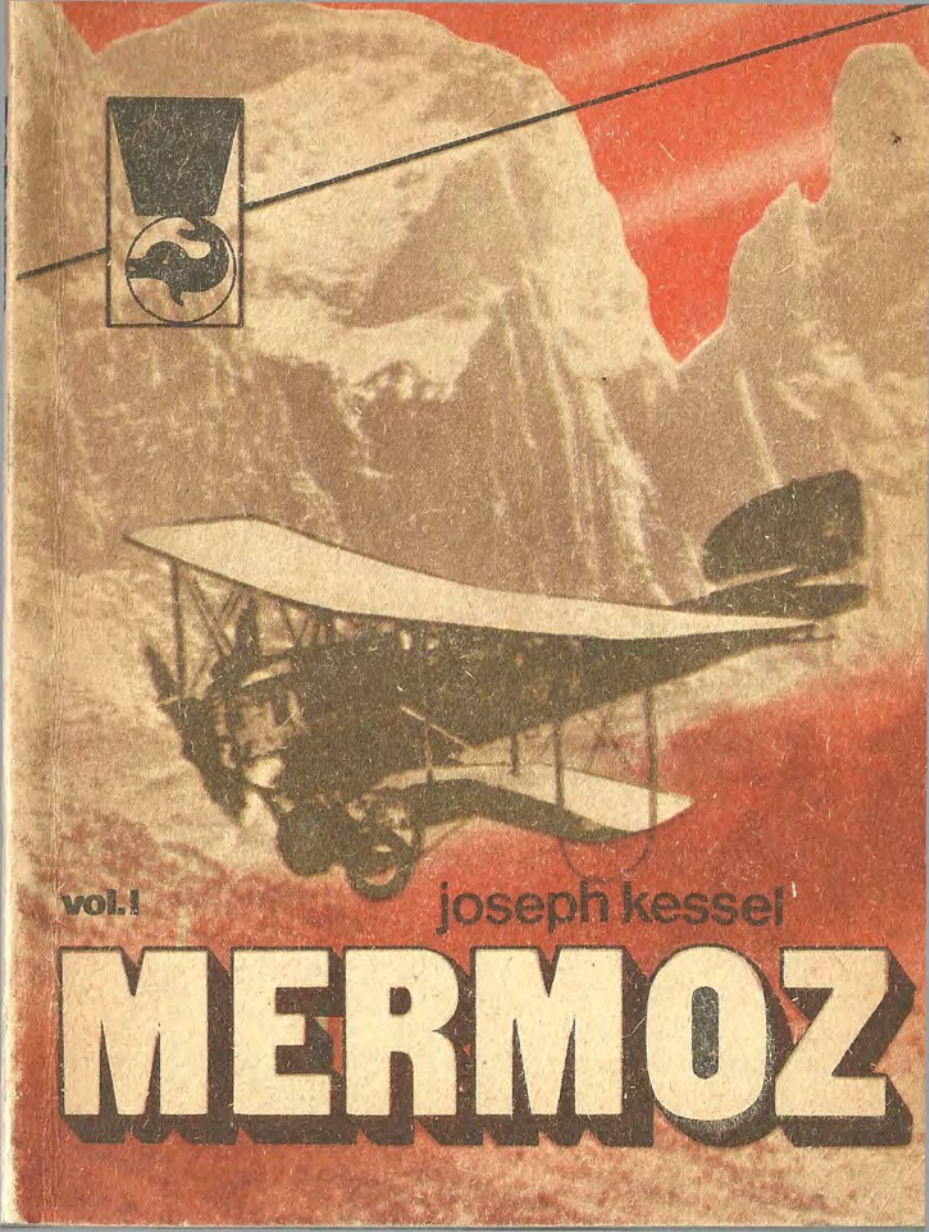


vol. I

joseph kessel

MERMOZ

Vol I—II, Lei 18,50

În zori, cei doi au atins baza lanțului muntos, dar Palmyra nu se zărea. Instinctul i-a suflat lui Mermoz că n-o să mai reziste multă vreme. Picioarele nu-l mai ascultau. Nisipul plăsmuia fantome. Umflată monstruos, limba îi umplea gura. Trebuia să aleagă calea cea mai scurtă, oricît de mare ar fi fost riscul de a da peste vreun grup de beduini răsculați.
Ajuns la șes, Mermoz a reperat o pistă (mai tîrziu avea să afle că era cea care lega Deyr ez Zōr de Palmyra) și s-a îndreptat către ea. Mecanicul, nemaiputînd înainta, Mermoz l-a tîrît pînă la drumul caravanelor. Acolo nefericitul n-a mai rezistat și s-a prăbușit. După ce a zgîlțîit în zadar masa inertă a coechipierului său, Mermoz l-a săltat în circă și a pornit mai departe.

EDITURA MERIDIANE

JOSEPH KESSEL
membru al Academiei franceze

MERMOZ

Volumul I

Traducere și postfață de
PAVEL POPESCU

EDITURA MERIDIANE
BUCUREȘTI, 1985

Coperta de
MIHAI MĂNESCU

Joseph Kessel

MERMOZ

Editions Gallimard
© Editions Gallimard, 1938, renouvelé en 1965

Vreme îndelungată, simpla idee a acestei cărți mi-a fost insuportabilă. O stearpă durere oprea orice încercare.

Dar a venit o zi cînd am simțit că nu mai pot da în lături.

Jean, am avut extraordinarul noroc să-ți fiu prieten. Urma să scriem împreună această povestire. Am visat adesea să ajungem pe o plajă singuratecă și acolo — departe de toți și de toate — numai noi, soarele, valurile și exercițiile sportive, în care excelai, să-ți reconstituim, etapă cu etapă, existența.

Drumurile noastre, însă, nu se încrucișau prea des. E greu să smulgi vîntului, furtunii, cerului și spațiului o lună de trîndăveală. Amînam, an de an, planul nostru. Aveam, gîndeam noi pe atunci, timp berechet...

Și iată că, într-o dimineață, ți-ai luat zborul pentru cea mai misterioasă dintre toate aventurile omenești.

Va trebui, deci, să întreprind de unul singur — și tot de unul singur să duc la bun sfîrșit — misiunea în care voiai să mă ajuți. Și cîte bucurii limpezi, intense, promitea să-mi aducă ! Dar acum o știu, că nu o dată voi fi oprit de un hohot de plîns ce nu se poate preface în lacrimi, plînsul sec, imposibil al bărbaților.

Și azi, cînd în sfîrșit m-am hotărît, nu certitudinea durerii mă face să-mi fie teamă.

Îmi amintesc de glasul tău, de chipul tău, de furiile tale și de rîsul tău. La fel și de tăcerile tale care-și unduiau uneori între noi apele lor tainice și fecunde și cînd, privindu-te cum cazi pe gînduri, te înțelegeam și te simțeam cel mai bine.

Cum aș putea nădăjdui ca, din vîrtejul acțiunilor tale strălucite cu care ți-ai jalonat calea, să te reînviu, întreg, adevărat, pe tine care valorai de o mie de ori mai mult decît oricare din ele ?

Nu erau decît proiecții ale ființei tale și iată-te, totuși, prizonierul lor. Convenția care dezbracă, deseacă, deformează te alesese drept țintă cînd mai erai printre noi și cînd, ca să te aperi împotriva ei, aveai mușchii tăi de bronz, o miraculoasă vitalitate animală și cea mai pură simplitate. Astăzi, ea te împresoară din toate părțile. În jurul tău s-a țesut o imagistică mai sepulcrală decît însăși moartea. Avea-vor oare destule resurse interioare ca să te smulg de sub hlamida gloriei, să risipesc fumul înghețat al tămîierilor postume și să te restitui în carnea și inima ta, în violența și umanitatea cu care năzuiai spre cucerirea și biruința asupra ta însuți ?

Ai fost plămădit din cel mai bogat amalgam. N-am cunoscut om a cărui prezență pe acest pămînt să fi fost la fel de binefăcătoare ca a ta. Și, fără falsă umilință, mă simt înspăimîntat la gîndul că trebuie să reconstitui trecerea ta prin viață.

Și mai e ceva.

Îți cunosc trăsături de caracter și fapte care ne aparțin doar nouă. Unele dintre ele, le voi dezvălui, totuși, aici. Oricît de violente, de carnale și șocante ar putea trece ele în ochii vulgului, mi se pare că te definesc la fel de bine ca și actele tale de glorie. Erai un om și nu o statuie. Tocmai de aici îți veneau și grandoarea și pilda ce ne-ai lăsat-o.

Am oare dreptul să mă folosesc de ceea ce am descoperit eu, de ceea ce mi-ai confesat tu ? Unde este frontiera dintre imperativele adevărului și indiscreția inutilă ? Cred însă că nimic nu e de ascuns cînd este vorba de clocotul unui sînge fierbinte și pur. La fel gîndeai și tu. Dar ceilalți, cei pentru care aș vrea să scald în lumină întregul, omenescul tău adevăr ? Fi-voi în stare să-i fac să te înțeleagă și să te accepte ? Tu mi-ai fi spus-o. Am fi triat împreună totul. Pe cînd așa...

Și iată-mă șovăind din nou.

Totuși, îmi aduc aminte : cînd eram trist, descurajat, cînd îi detestam și-i disprețuiam pe toți, dar mai cu seamă pe mine însumi, cînd eram gata să renunț la luptă, să accept un trai lesnicios, meschin, josnic, îmi spuneam : „Există Mermoz... va reveni deasupra Atlanticului... De el, numai de el îmi va fi rușine. Va reveni și nu-mi va refuza un pic din bărbăția lui."

Și reluam surda luptă pe care ori ce om e dator s-o poarte, pînă-n ceasul morții, împotriva lui însuși.

Jean, te rog, te implor, ajută-mă şi de astă-dată. Însoţeşte-mă pe această navă care, spintecînd Oceanul pe care l-ai survolat de atîtea ori, mă poartă spre locurile unde voi regăsi cele mai frumoase urme lăsate de tine. Şi dă-mi, prietene, suflul care-mi lipseşte pentru a zămisli chipului tău un altul care să nu-l trădeze.

La bordul lui *Asturias*, 12 august 1937.

Cartea întîi
PRIMII PAȘI

I
UN BĂIAT CUMINTE

Piața Mare din Aubenton, comună din departamentul Aisne, seamănă cu o mulțime de alte piețe dintr-o mulțime de alte comune ale Franței. Ca și ele, are în jur primăria, brutăria, debitul de tutun și școala. Ceva mai încolo, biserica. Într-o margine, legănîndu-se în vînt, firma hotelului „La Leul de Aur". În seara zilei de 31 iulie 1937, un mic automobil a oprit în fața intrării. Înăuntrul lui, o femeie în vîrstă, toată în negru. Încremenită, cu chipul ca de piatră. Privirea ei a fixat, stăruitoare, fațada „Leului de Aur", a măturat piața, a revenit la „Leul de Aur".

— Pe vremea aceea, a rostit ea cu glas scăzut, decolorat parcă, hotelul avea grajduri. Închiria trăsuri. Nu exista nici prăvălia frizerului.

Apoi, a recăzut în tăcerea și nemișcarea dinainte. Ca, după cîteva secunde, să murmure totuși :

— Acolo s-a întîmplat... la parter, a treia fereastră... Era o odaie mică și joasă.

A clătinat din cap și a adăugat :

— N-am mai dat pe-aici de cînd am plecat luîndu-l pe Jean.

Cea care vorbea așa în fața casei în care se născuse Jean Mermoz și la aproape opt luni după ce el dispăruse undeva în Atlantic, era mama lui.

Îmi este cu neputință să nu-i plasez imaginea în pragul acestei cărți. Știu că mi-o va reproșa. Știu că va avea zîmbetul acela stînjenit, nehotărît și modest — dar cît de fer-

mecător ! — care era și al lui Mermoz. Știu că mă va întreba, surprinsă și dojenitoare : „Pentru ce ați pomenit și de mine ? Era vorba numai de Jean... N-ar fi trebuit s-o faceți."

Dimpotrivă, trebuia. Niciodată legătura de sînge și de spirit n-a fost mai evidentă și mai eficace ca între aceste două ființe. Era deajuns să arunci o singură privire asupra lor ca să descoperi, cu încîntare, izvorul din care atletul cu chip luminos și-a tras puterea și delicatețea, scrupulele și voința.

Viața i-a fost cu totul alta, bătălia purtată de el a fost o bătălie eternă, prestigioasă, arenă i-a fost deșertul, oceanul, cerul ; dar resursele interioare le datora, pe de-a-ntregul, femeii care n-a părăsit niciodată Franța și care, infirmieră timp de cincisprezece ani, a preferat să îngrijească mai cu seamă bolnavii condamnați pentru că lor putea să nu le refuze nimic.

Tinerețea doamnei Mermoz a fost melancolică, searbădă. Boli succesive și necazuri familiale i-au interzis accesul la veselie, cu toate că acesta era elementul ei natural. Căsătoria, contractată în pripă, a fost nefericită. Părăsise Parisul și trăia la Aubenton, în hotelul „La Leul de Aur", proprietatea soțului. Abia împlinise douăzeci de ani. Sufletește, era absolut singură. Propria-i existență îi apărea ca definitiv ratată.

Totul s-a schimbat în ziua în care a simțit fremătînd în ea o viață nouă. Fericirea i-a fost însă alterată de o groaznică temere. Din anumite motive, lipsite de interes pentru cititor, se temea că fiul său — era sigură că o să fie băiat — va veni pe lume lipsit de virtuțile pe care i le dorea. A fost o adevărată obsesie. Timp de nouă luni a repetat într-una : „Să fie cinstit, să fie curajos, să fie bun, leal și drept."

Cît timp a durat sarcina a ţinut şi această luptă desperată, îndîrjită împotriva tenebrelor care, credea ea, îi ameninţă copilul.

Cînd mama lui Mermoz mi-a povestit toate acestea, chipul ei purta, după treizeci şi cinci de ani, reflexul titanicei bătălii în care se angajase cu întreaga-i fiinţă.

„Cred, a încheiat ea, cu zîmbetul ei tandru şi timid, cred că toate acestea au influenţat un pic caracterul lui Jean".

Mermoz a venit pe lume la 9 decembrie 1901, într-o cămăruţă cu tavanul scund a cărei fereastră, a treia la număr de pe faţada hotelului „La Leul de Aur", dădea înspre Piaţa Mare din Aubenton. Cîntărea zdravăn şi părea un Hercule în leagăn.

Naşterea copilului n-a domolit neînţelegerile care, încă din ziua căsătoriei, o îndepărtaseră pe doamna Mermoz de soţul ei. Dimpotrivă, ele s-au agravat. Scenele dintre soţi au devenit mai frecvente, mai dure. Deseori tînăra femeie s-a gîndit să plece. Dar epoca în care trăia, societatea, educaţia primită şi, pe deasupra, totala lipsă a oricăror resurse materiale, făceau imposibilă această evadare. Pe atunci, un soţ nu se părăsea aşa uşor, mai cu seamă într-o comună care trăia ferecată în ea însăşi.

Într-o seară, o ceartă mai violentă decît altele a trezit brutal copilul. Şocul i-a provocat o criză nervoasă. Chiar de a doua zi, doamna Mermoz abandona pentru totdeauna „Leul de Aur" şi Aubenton-ul. Luîndu-şi copilul, care avea optsprezece luni, pleca la Mainbressy.

Un minuscul sătuc din Ardeni. Între el şi Aubenton, cel mult douăzeci de kilometri şi la asemenea distanţe peisajul nu diferă. Un teren uşor vălurit, acoperit de pajişti şi păduri. E mult aer, mult spaţiu între aceste unduiri, între

aceste coline, între aceste măguri ce se reînnoiesc mereu pînă se pierd în zare. Cutele solului și verzile zăgazuri ale copacilor decupează orizontul, parcelîndu-l cu măsură. Un soi de economie rustică, plină de luciditate și prudență, a modelat pășunile și ogoarele. Modeste, casele oamenilor se înscriu firesc în acest decor.

Una dintre ele aparținea părinților doamnei Mermoz. Tatăl ei avusese o prăvălie de încălțăminte pe strada Richelieu, la Paris. Cînd a hotărît să se retragă la țară, asta la începutul secolului nostru, a ales Mainbressy-ul.

Toamna lui 1903 prinsese să învăpăieze pădurile din jur cînd doamna Mermoz, purtîndu-și copilul în brațe, a sosit aici să-și caute adăpost. Primirea a fost rece. Era de înțeles ; moravurile de atunci nu admiteau ca o tînără nevastă să părăsească, din proprie inițiativă, căminul conjugal. Serile deveneau lungi, iar prin casele și așezările dimprejur comentariile în fața sobelor încinse aveau să fie interminabile. Obiceiul cerea să rămîi lîngă soț, chiar dacă sufereai. Viața trebuia acceptată cu toate greutățile ei. Nu pentru plăceri ne-a fost ea dată.

„Viața nu-i făcută pentru distracții."

Această maximă a dominat întreaga copilărie și adolescență a doamnei Mermoz. Și-a pierdut mama pe cînd era atît de mică încît nu-și mai amintea deloc de ea. Tatăl s-a recăsătorit foarte repede, lăsînd nevestei de a doua grija creșterii celor două fiice. Aceasta s-a achitat de îndatoririle sale cu un devotament perfect, cu o solicitudine și o ținută morală demne de admirație. Austeritatea ei a fost însă inflexibilă. Rîsul, tandrețea nu-și găseau loc în sistemul ei pedagogic. Sub acoperămîntul ei domnea o rigiditate monacală. Voința sa imperioasă guverna întreaga casă.

Așadar, se poate lesne înțelege care i-au fost reacțiile cînd s-a trezit, pe nepusă masă, cu fugara de la Auben-

ton. I-a primit explicațiile, dar fără entuziasm și fără convingere. În jurul tinerei femei s-a instaurat un climat glacial care avea să dureze zece ani. Un reproș mut, o condamnare care, chiar dacă nu prindea glas, rămînea la fel de limpede, îi aminteau neîncetat că se abătuse de la o disciplină a cărei inalterabilă rigoare i-o demonstra tot ce se petrecea în casa în care-și găsise azil. Tînăra femeie a suportat fără un cuvînt de revoltă această tăcută reprobare, deși se știa născută pentru o altă lege, aceea a unei vieți generoase, atît în bucuriile, cît și în durerile sale. Se gîndea însă la fiul său, îl vedea crescînd și se supunea fără murmur. Jean Mermoz se dezvolta bine. Era un băiat înalt, subțire, blond. O privire gînditoare, o expresie serioasă. Cînd se juca, o făcea fără zgomot.

Doamna Gillet a continuat să aplice copilului regula pe care o folosise în educația fiicelor sale vitrege. Îl iubea din tot sufletul, dar nu lăsa nimic să răzbată în afară. Mîngîierile, pupăturile, îngăduința și zîmbetele erau proscrise fără de milă. Un băiat n-avea nevoie de asemenea drăgălășenii. Singurul lucru de care trebuia să se pătrundă, încă din pragul vieții, erau exigențele datoriei. Cînd doamna Mermoz voia să-și îmbrățișeze copilul, trebuia s-o facă pe ascuns, ca și cum ar săvîrși o nelegiuire. Această tandrețe ferecată, clandestină, această austeritate necontenită, această constrîngere împinsă pînă la exacerbare au fost extrem de dure atît pentru mamă, cît și pentru copil. Dar pentru anumite firi alese, excesul de severitate mai curînd slujește decît dăunează.

Un asemenea regim ar fi putut să usuce pentru totdeauna sufletul unui copil obișnuit, prefăcîndu-l într-o ființă fricoasă și ipocrită. În cazul lui Mermoz, efectul a fost exact invers.

Este adevărat, nu era nevoie de atîta severitate pentru ca micuțul Jean să simtă cît de inepuizabile sînt rezer-

vele de iubire și tandrețe din inima mamei sale. Și oaza din deșert este mai verde decît toată verdeața unui univers saturat de apă.

Ce legătură puternică, inexprimabilă creaseră între ei rarele clipe cînd doamna Mermoz își putea strînge la piept băiatul!

Și tot atît de adevărat este și faptul că, pentru ca Jean Mermoz să aibe sentimentul datoriei și al ascendenței sale spirituale, nu era deloc necesar să-i fie izgonite din copilărie joaca, plăcerile inocente, tandrețea. Dar, în același timp, cum să nu crezi că deprinderile dobîndite la vîrsta marilor maleabilități au dezvoltat la el, conferindu-le forța unui instinct, primatul voinței și spiritul de sacrificiu?

A existat însă și un domeniu în care doamna Gillet a fost nevoită să renunțe la intransigența sa. Fiind extrem de credincioasă și scrupulos practicantă ar fi vrut să-i inculce și nepotului aceeași fervoare. Soțul ei avea, în schimb, cu totul alte păreri, iar doamna Mermoz, după ce traversase în adolescență o violentă criză de misticism, se îndepărtase complet de religie. Respecta libertatea spirituală și înțelegea ca și fiul ei să beneficieze de ea. Nimeni, gîndea ea, n-avea dreptul, atît cît era inconștient, să-i inculce sau să-l abată de la o dogmă. Cînd va veni vremea, va ști el ce să aleagă. Și a izbutit să-și impună acest punct de vedere. Jean Mermoz a fost botezat — la vîrsta de 9 ani — și s-a împărtășit. Acestea au fost unicele concesii admise de mama sa. Copilul nu s-a dus niciodată la slujbă și nici nu s-a spovedit. Așa cum prevăzuse doamna Mermoz, Jean avea să rezolve această problemă de conștiință mult mai tîrziu și în felul său.

Printre trăsăturile de caracter ce-i erau proprii la acea vreme și care prefigurau viitoarea-i fire, m-aș referi la una singură. Cînd avea opt ani, Jean s-a dus, într-o duminică, la o mătușă care-l iubea foarte mult. Femeia tocmai sco-

sese din cuptor o plăcintă cu mere din care i-a oferit, firește, o bucată. Copilul a refuzat.

— Mănîncă liniștit, a insistat mătușa. Îți făgăduiesc că bunică-ta nu va ști nimic.

— Dar eu, *eu* voi ști, a răspuns micuțul Mermoz.

Această gravitate precoce, această scrupulozitate și acest respect față de sine însuși se regăseau în toată copilăria sa. La zece ani, Jean Mermoz era foarte puternic, foarte fin și foarte serios. N-a mințit niciodată ; n-a plîns niciodată. N-avea prieteni, în afară de mama sa, și nici nu și-i dorea. Nu era bătăuș și evita jocurile care se puteau lăsa cu încăierări. Distracția sa preferată era să demonteze și să monteze, la nesfîrșit, un vechi ceasornic. Avea o înclinație pronunțată pentru mecanică, dar și mai mult îi plăcea să citească, ori să scrie povești născocite de el. Mai presus însă de orice, îl pasiona desenul.

Nici muncile cîmpului, nici animalele nu-i spuneau mare lucru. O însoțea, fără nazuri, pe maică-sa în plimbările ei, dar asta din plăcerea de a fi împreună. Marșuri de cîte douăzeci-treizeci de kilometri erau un fleac pentru cei doi. De preferință se duceau pînă la ruinele abației de la Bellefontaine. Aici, lîngă un iaz năpădit de ierburi, între frînturi înnegrite de zid și coloane trunchiate ce fierăstruiesc imensitatea cerului, se poate vedea și astăzi, culcată pe lespedea de mormînt, imaginea tăiată în piatră, cu cască și scutul pe mînă, a seniorului de Rumigny, fondatorul.

Nimic nu lăsa să se întrevadă în acest copil, atît de cuminte, flăcăul gata oricînd de bătaie, cu rîs triumfător în luptă și-n dragoste, cu accese cumplite de mînie și cu veselii tumultoase, care într-o bună zi va acoperi cu tunetul motoarelor sale pămînturi și mări. În privința vocației, ei bine, pe atunci Jean Mermoz nu avea nici cel mai mic presentiment.

Cu puțin timp înaintea declanșării războiului, la Béthény a avut loc unul dintre cele mai importante mitinguri aeriene din acea miraculoasă epocă a aviației. Toți cei care izbutiseră să ridice în aer incredibile mașini zburătoare erau prezenți : și Latham, și Blériot, și Pégoud...

Entuziasmul mulțimii avea ceva religios în el ; oamenii simțeau că asistă la o geneză. Aviația ieșea din matricea ei. Brusc, cerul devenise accesibil.

Rudele lui Mermoz, care avea pe atunci doisprezece ani, l-au dus și pe el la Béthény.

A urmărit cu o privire curioasă, dar extrem de calmă toate evoluțiile. Vărul său, și el prezent, striga în gura mare că se va face pilot.

— Eu nu, a replicat Jean. Îmi place mai mult mecanica și desenul.

Aceste preferințe i-au decis pe bunici și pe maică-sa să-l trimită, ca intern, la Școala profesională superioară de la Hirson.

De atunci datează primele dintre nenumăratele scrisori adresate de Mermoz mamei sale. Le am pe toate în față. Scrisul este ferm, îngrijit, aproape deloc copilăresc. Tonul, concis, riguros, stăpînit. Nimic care să semene a văicăreală. Apa înghețată în lavoare, mîinile îi sînt crăpate, unul dintre profesori îl bate nemilos. Se mulțumește să consemneze faptele cu un soi de sarcasm superior. Educația primită la Mainbressy se dovedea a nu fi fost zadarnică.

În vremea aceasta, acasă se consuma o dramă tăcută. Separată de fiul său, doamna Mermoz a simțit că nu va putea îndura la nesfîrșit atmosfera glacială care o înconjura. Cît timp fusese și Jean, totul avusese un sens. Odată el plecat, totul devenea de neîndurat.

Fără să-și dea în vileag intențiile, a învățat croitoria, dovedindu-se chiar înzestrată. I s-a oferit un post de croi-

torească șefă la o casă de rochii și mantouri din Charleville. L-a primit. Dar asta a însemnat ruptura cu cei de-acasă. Cu greu și cu inima strînsă admiseseră ca fiica lor să-și părăsească bărbatul. Se refugiase, totuși, la ei, nu-n altă parte și-ar fi tolerat, pînă la urmă, situația. Dar să plece, de una singură, *să lucreze* la oraș, așa ceva ținea de necuviință, de trădare. O femeie rămîne în familie, altminteri e pierdută.

Cu toate acestea, doamna Mermoz a plecat la Charleville, plină de curaj și de speranțe. Fiecare zi de muncă, fiecare pas înainte în noua-i meserie o apropiau de viața în doi cu fiul său. Curînd, norocul a părut să răspundă nădejdilor ei. Proprietara casei de mode unde lucra, bătrînă și pe jumătate oarbă, a anunțat-o că, în scurt timp, o să-i ceară s-o înlocuiască.

Or, asta însemna o situație materială asigurată. În vacanța mare, Jean va putea sta cu ea.

Bubuitul tunului a sunat începutul vacanței mari a anului 1914. Invazia germană s-a întins, cuprinzînd departamentele din est. Doamna Mermoz s-a repezit la Mainbressy.

Părinții ei plecaseră, fără s-o prevină, fără să-i spună unde se duc, luîndu-l pe Jean cu ei.

Pînă să apuce să se dezmeticească, pînă să se poată orienta, doamna Mermoz a și văzut patrulele nemțești pătrunzînd în sat.

Căsuța din Mainbressy unde și-a petrecut copilăria Jean Mermoz e intactă. Iată sufrageria-bucătărie de la parter, martora atîtor seri austere, petrecute la gura sobei. Iată și grădina coborînd în pantă lină către o vale învăluită în pîcle, cu merii și iepurii ei. Vara trecută, cînd m-am dus să-i văd, bunicii lui Mermoz mai trăiau. Bătrînul

era drept ca un brad. La 90 de ani, regăseai pe chipul lui trăsăturile fiicei și ale nepotului. Un marș de 15 kilometri era pentru el floare la ureche. În ochi-i limpezi licărea o blîndă și lucidă maliție și din toată-i ființa se degaja o forță vitală extrem de pură, simbol a trei generații. O surdă emoție te cuprindea în fața acestei mărturii intacte a permanenței sîngelui. Vîrsta o marcase mai mult pe soția sa. Dar și pe chipul ei se puteau deslușI urmele unei mari frumuseți și a unei inflexibile voințe. Fiica lor se ducea adesea să-i vadă. În fiecare duminică, bătrînii veneau să ia masa cu ea, la Rocquigny, o comună învecinată. O mare tandrețe, o înțelegere profundă unea aceste trei ființe. Cine ar fi putut bănui că, animați de cele mai bune intenții, două dintre ele provocaseră celei de a treia, fiicei lor, cea mai cumplită suferință. Privindu-i, mă gîndeam la toate tragediile în care nimeni nu-i, de fapt, vinovat ca și la toate cele care vor continua să-i sfîșie pe oameni atîta vreme cît nu vor găsi, pentru sentimentele lor, același limbaj.

Timp de trei ani doamna Mermoz n-a știut unde se află fiul ei și nici măcar dacă trăiește.

S-a stabilit în casa părintească. Pe cînd ai ei mai erau aici, fusese exclusă. Acum, ca s-o ferească de prădăciuni, s-a hotărît să rămînă. A trăit din ce dădeau grădina de zarzavat, poiata, crescătoria de iepuri. A avut de îndurat miile de jigniri inevitabile, pe care în anii războiului le-au cunoscut toți cei care s-au aflat în regiunile ocupate. Dar nu duritățile invadatorilor germani au fost cele mai greu de suportat.

Vedea — și asta o făcea să sufere mai mult ca orice — cum frica, acreala, neîncrederea, intrigăraia își fac, treptat, loc în sufletele sătenilor, cum o agresează și pe ea. Pe măsură ce timpul trecea, pe măsură ce viața devenea tot mai

penibilă, iar perspectiva eliberării se îndepărta, inimile oamenilor se pietrificau şi un egoism, meschin şi hulpav, precumpănea asupra tuturor celorlalte sentimente. Pentru doamna Mermoz aceşti trei ani au însemnat o veritabilă asfixie. Izolată complet de Franţa, fără nici un ajutor în juru-i, fără nici o comunicare umană, bolnavă, ea a crezut că va pieri înainte de a afla ce-i cu băiatul ei. Obiectele care, în trista casă din Mainbressy, îi aduceau aminte de el, hăinuţe, jucării prăfuite, neîndemînatice teme de şcolar şi care, la începutul acestei lungi torturi, o susţinuseră ca tot atîtea talismane, erau acum privite sau atinse doar cu o sumbră disperare. Pe unde o fi Jean ? Ce face ? Ce viaţă duce ? Zi şi noapte, aceste întrebări sfredeleau mintea nefericitei, în vreme ce anotimpurile se succedau, neîndurătoare, stropite de sîngele bărbaţilor.

Firește, dacă doamna Mermoz ar fi avut darul de a vedea de la distanţă, ar fi recunoscut, printre elevii liceului din Aurillac, în persoana unui băiat înalt, rezervat, gînditor şi blond, pe propriul său fiu. Bunicul lui Jean apucase invazia prusacă din 1870 şi-şi amintea cum cuprinsese ea jumătate din Franţa. S-a refugiat, deci, tocmai în Auvergne împreună cu soţia, nepotul şi familia celei de a doua fiice. Dezrădăcinat pe neaşteptate şi transplantat într-un pămînt mai aspru, sub un cer mai neguros, Jean Mermoz a profitat, din punct de vedere fizic, de puritatea aerului şi clima acestei regiuni muntoase. În schimb, singurătatea sa sufletească a fost cumplită. Iubea, pe lumea asta, o singură fiinţă : pe mama lui. Or, ea era ca şi moartă pentru el.

În plus, un viu şi permanent contrast îi dădea măsura definitivă a abandonului în care se afla : zi de zi, vedea cum vărul şi verişoara lui, care erau aproape de-o vîrstă cu el, se bucură de tandreţea unei mame îngăduitoare. Bunicilor nici nu le trecea prin minte să intervină. Fata lor avea un bărbat. Existenţa ei era conformă cu moravurile.

Deci, avea tot dreptul să-şi răsfeţe copiii cît poftește.

Pentru Jean, educaţia monacală de la Mainbressy continua. Or, el se apropia de adolescenţă, de vîrsta cînd nevoia de contacte sufleteşti, de confidenţe devine aproape tragică prin acuitatea ei. Sînt tot soiul de imbolduri tulburi, de speranţe, de neliniști confuze şi totodată puternice care exaltă şi împovărează, rînd pe rînd inima şi care se cer spuse, împărtăşite...

Jean nu avea pe nimeni. În mod fatal, rezerva sa a devenit timiditate, seriozitatea sa melancolie, iar sensibilitatea înnăscută s-a ascuţit la maximum. Prea mîndru ca să exteriorizeze ce-i în sufletul său, ori să se plîngă, fie şi sie însuşi, el s-a deprins să-şi construiască un univers din propriile sale resurse. De cîte ori însă şi cu cîtă intensitate a tînjit, în inima sa, după unicul lui prieten, unicul său camarad, după mama de care fusese atît de brutal despărţit în timpul vacanţei mari a anului 1914.

1917... şi iat-o apărînd pe neaşteptate.

Într-adevăr, în acel an niște acorduri internaţionale au făcut posibilă repatrierea unui anumit număr de locuitori din regiunile ocupate, bătrîni, copii, bolnavi. Doamna Mermoz a făcut parte din primul eşalon care, din Ardeni, via Elveţia, a ajuns în Franţa liberă.

Este de prisos să descriu îndelung sentimentele lui Jean Mermoz şi ale mamei sale în momentul sosirii la Aurillac. Jean crescuse, se lăţise în umeri, vocea, pe care doamna Mermoz o asculta cu încîntare, era în plină schimbare. Copilul de altădată devenise un adolescent. Trăise, separat de mama sa, trei ani de zile. În timpul acestei interminabile despărţiri nu putuseră comunica în nici un fel. Dar ce importanţă avea ! Regăsirea a fost tot atît de firească şi simplă ca şi cînd n-ar fi trecut decît o singură zi. Gîndurile lor, la fel ca în trecut, au început să fie rostite cu glas tare.

Primirea părinților a fost cordială. Au simțit că rigoarea principiilor profesate de ei fusese depășită de aceea a încercărilor prin care trecuse fiica lor. I-au propus să locuiască împreună. Dar așa ceva era cu neputință pentru doamna Mermoz.

Nu se smulsese de sub tutela de la Mainbressy, nu agonizase luni de-a rîndul, bolnavă de dor și de cea mai cumplită neliniște, ca să-și vadă, din nou, tandrețea încătușată și să accepte o luptă inegală ca să-și păstreze copilul regăsit printr-un adevărat miracol.

Simțea, în fiecare celulă, suferința orelor pierdute, deșarte. Voia să le recupereze, să cunoască fiecare din mișcările lui Jean, fiecare răsuflare. Intuia și la el aceeași nevoie a renașterii în doi. Anii pe care-i mai aveau la dispoziție erau măsurați ; în băiatul înăltuț, cu voce în schimbare, își făcea loc bărbatul.

Și cu toate rugămințile lui Jean, doamna Mermoz a avut tăria să-l părăsească pentru a-și căuta un serviciu.

Pînă la urmă, norocul i-a zîmbit. Una din rudele sale, o doamnă în vîrstă, îl cunoștea foarte bine pe Léon Bourgeois *. Doamna Mermoz l-a întîlnit la locuința acesteia. Bărbatul de stat i-a asigurat un post de infirmieră la spitalul Laënnec și a obținut pentru Jean o bursă de semiintern la liceul Voltaire.

După cîteva zile, mama și fiul erau la Paris.

S-au instalat într-un atelier de pictură de pe Avenue du Maine, la numărul 14.

Era o stradă din cartierul Montparnasse, degajată și liniștită, populată de mici burghezi, de meseriași și de falansterele artiștilor de tot soiul. Modicitatea chiriei — 850

* Om politic francez, născut la Paris (1851—1925), unul din promotorii Societății Națiunilor. Premiul Nobel pentru pace în 1920 (N. T.).

de franci pe an — era, pentru doamna Mermoz, doar relativă. Fiecare lună de muncă la spital îi aducea, mari și lați, 150 de franci. Casa absorbea deci jumătate din salariu. A ales-o, totuși, fără să stea pe gînduri și Jean a aprobat-o integral. În afara faptului că nici ea și nici fiul său n-au strălucit vreodată prin simțul lor practic, această hotărîre era împlinirea unei nevoi, poate inconștiente, dar de o forță irezistibilă.

Atelierul, numai geamuri, plin de lumină, nu se limita la propria-i suprafață. Ca să zic așa, el se reflecta la infinit, în alte ateliere deopotrivă de spațioase, deopotrivă de luminoase și pustii, locuite de pictori și sculptori. Le țineau tovărășie tinerețea, sărăcia, nepăsarea, nesăbuința, speranțele.

După Mainbressy, după internatul de la Hirson, după captivitatea în zona ocupată, după singurătatea sufletească de la Aurillac — într-un cuvînt, după ani și ani de constrîngere, supraveghere, de schimnicie, de temniță și de înstrăinare, Jean Mermoz și mama lui se aflau, dintr-o dată, singuri, stăpîni pe gesturi și sentimente, în cea mai miraculos slobodă dintre lumile posibile : boema pariziană.

Un contrast atît de brusc și de total ar fi putut deveni periculos. La vremea aceea, doamna Mermoz era o femeie încă tînără, iar Jean intra în adolescență. Moravurile tolerante, nonșalanța, violența și libertinajul unor ființe al căror unic cod moral era frumusețea unei linii, a unei tușe de culoare, al unui volum, amestecul de exaltare și dezmăț, de mizerie și reușite spectaculoase, toate acestea se adunau într-un soi de năpraznic vîrtej care ar fi putut dezagrega caractere insuficient călite.

Din fericire, doamna Mermoz și fiul său posedau acea integritate naturală, atît de rară, care-ți permite să trăiești în orice mediu, alegînd instinctiv ceea ce poate oferi mai plăcut și mai bun, fără ca vreodată să te lași alterat de el.

Boema montparnasiană le-a adus cîntecele sale, setea de frumusețe, suflul ei tonifiant, absența oricăror prejudecăți și convenții, dar a făcut-o prin transmisie spirituală, printr-un soi de osmoză. Căci, viețuind printre cele mai turbulente și mai acaparatoare creaturi de pe fața pămîntului, contactul cu ele a fost, pentru doamna Mermoz și Jean, aproape inexistent.

Era de ajuns unul celuilalt. Trăiau unul pentru celălalt.

Mi s-a întîmplat, uneori, să încerc un sentiment cu totul aparte văzînd această tînără mamă și acest băiat mare ducînd o existență strîns unită, țesută parcă din aceeași urzeală. Mi se părea că această înțelegere deplină, această senină interdependență prefac legile naturii și îmi era greu, aproape cu neputință, să admit că n-ar fi beneficiat de o misterioasă derogare. Copilul era într-atît replica mamei, încît zămislirea lui mi se părea a fi numai și numai opera ei. Știu, e aberant ce spun, dar această impresie mi s-ar fi impus în mod sigur dacă i-aș fi cunoscut pe vremea cînd locuiau pe Avenue du Maine.

Iată ce înseamnă puterea iubirii și adevărata legătură de sînge.

Doamna Mermoz mi-a spus adesea :

„A fost cea mai frumoasă perioadă din viața noastră".

În ceea ce o privește, nu încape îndoială. Dacă ne gîndim la viața pe care a dus-o înaintea venirii la Paris, și la alarmele cu care a fost hrănită după aceea, — de la primul zbor al lui Jean pînă la ultimul — sînt lesne de înțeles încîntarea și regretul patetic legate de anii petrecuți în oaza din Montparnasse.

Sînt oare aceste cuvinte tot atît de adevărate și pentru fiul ei ? N-a cunoscut, cumva, în cu totul alte momente sentimentul că a atins apogeul existenței sale, acela de completă împlinire a propriei ființe ?

Fiecare dintre noi are pe acest pămînt o operă de dus la bun sfîrșit, o dragoste de zămislit și de hrănit și-n clipa desăvîrșirii lor ne simțim cel mai aproape de zei.

Pentru doamna Mermoz, această operă, această dragoste era fiul ei. Pentru el — cucerirea elementelor și-a lumilor. Și unul, și altul au atins, timp de cîțiva ani, absolutul. Sînt de invidiat.

Stranie existență pentru băiatul acesta de șaisprezece ani, cu umeri robuști și trăsăturile feții atît de fine încît păreau fragile.

În loc să se lase prins de mirajul capitalei, de capcanele fascinantei sale jungle, Mermoz se repliază, mai mult ca oricînd, în universul său interior, se confundă, pînă la identificare, cu mama lui.

E ca și cînd, presimțind traiectoria destinului său, o voce tainică i-ar fi șoptit în acele ceasuri decisive : „Grăbește-te să înveți, grăbește-te să te cauți pe tine însuți. N-ai prea mult timp înainte-ți. Curînd, vei cunoaște prietenii și iubiri pătimașe, curînd încăierările, vinul și deșerturile toride îți vor hrăni mușchii și sîngele. Vei strînge recolta biruințelor, pe pămînt, în văzduh, peste ape, va veni gloria, vor veni și tributurile ei. Așadar, pătrunde-te cît mai adînc în viața asta studioasă, calmă, intimă de care mai dispui și fă-o cît mai iute."

Pînă la armată, Jean n-a pus strop de alcool în gură și n-a știut ce-i aceea femeia. A sărit peste vîrsta critică — cea care formează, sau deformează pe veci puritatea unei inimi — cu perfectă ingenuitate, de parcă s-ar fi pregătit să intre la mănăstire.

Programul său de viață era dintre cele mai simple : ziua și-o petrecea la liceul Voltaire, iar seara, cînd doamna Mermoz se întorcea de la spital, stătea cu dînsa. El îi povestea ce se întîmplase la școală, ea — despre o meserie pe care o descoperea și care o acapara tot mai mult. Jean

pătrundea, în acest chip, în secretele suferinței omenești, în dramele umile ale vieții spitalicești, descoperea resursele bunătății omenești. Odată cina expediată, lua o carte. Setea sa de lectură era pustiitoare. Mai presus de orice îi plăceau poeții. Repeta versuri pînă la saţietate, pînă la epuizare și adormea murmurîndu-le.

În zilele libere — joia și duminica — nici gînd de plimbare ; desena. Am avut extrema surpriză să descopăr la Rocquigny un carton plin cu nuduri, nete și ferme, degajînd, concomitent cu naivitatea autodidactului, o sensibilitate deosebită pentru formă, un simț înnăscut al liniei.

Îmi amintesc că am întrebat uluit :

— Vasăzică, Jean avea modele ?

Doamna Mermoz a rîs încetișor :

— De unde să fi luat banii necesari ?

— Doar nu le-o fi desenat din imaginație ?

— Nu, firește. Dar prin ferestrele noastre imense se vedea perfect interiorul altor ateliere. Nu se putea ca într-unul din ele, ba la un pictor, ba la un sculptor, să nu fie un model. Ei bine, Jean profita de poza asta gratuită.

La atît s-au limitat relațiile sale cu artiștii.

Nu-i plăceau deloc tumultul, excesele, vitalitatea exuberantă a vecinilor. El era cu poemele lui Samain, Verlaine, Baudelaire, cu meditația, cu extrema sa rezervă, cu timida și totodată ferventa căutare a ființei sale lăuntrice. Nimic nu vestea pe-atunci latura cealaltă a firii sale, violentă, ciclonică, extravertită. Nimic în afară, poate, de o poftă de mîncare insațiabilă, barbară, eroică.

Nu s-ar putea spune că, pe vremea cînd locuiau pe Avenue du Maine, cei doi ar fi dus-o într-o sărăcie lucie, dar situația lor materială se plasa la limita extremă între jena permanentă și mizerie.

Odată chiria plătită, doamnei Mermoz îi rămîneau lunar șaptezeci și cinci de franci. Sigur, în 1918 prețurile nu erau cele de astăzi și moneda franceză avea întreaga sa valoare. Dar chiar și pe-atunci, era mai mult decît greu să faci față nevoilor a două persoane cu doi franci și jumătate pe zi. Mai cu seamă cînd una din ele e un adolescent viguros, în plină creștere. Cea mai mare parte a modestelor resurse de care dispunea doamna Mermoz era înghițită de hrana lui Jean. Războiul, ajuns în ultima sa fază, impunea restricții. Cantitatea de pîine pe care o primeau parizienii era strict cartelată. Din fericire, doamna Mermoz avea, în calitatea sa de infirmieră, dreptul la o rație dublă. O rezerva, exclusiv, pentru fiul său, astfel că, luni și luni de-a rîndul, ea n-a gustat o fărîmă.

În rest, realiza acel miracol cotidian cu care sînt obișnuite miile de gospodine modeste din Paris. Jean era îmbrăcat cuviincios și curat ; putea să-și cumpere cărți în ediții populare și, din cînd în cînd, să iasă la plimbare prin marele oraș avînd cîțiva pitaci în buzunar. Mai mult, nici nu cerea.

Setea de lux, dorința de a avea cutare sau cutare lucru nu l-au bîntuit niciodată. Bogăția era o entitate care nu-l interesa deloc. În acea perioadă s-au definitivat în el, datorită vecinilor de cartier și a existenței pe care o ducea, scîrba de convențional, respectul pentru comorile spiritului, disprețul pentru bunurile materiale, un admirabil simț al omenescului și noțiunea justă a demnității.

Cînd strîmtorarea împresoară o ființă cu cuget sănătos și pur, ea este cea mai bună dintre școli, ea-i dă ierarhia valorilor.

La fel ca și pîinea, cărbunii erau distribuiți tot pe cartelă. Doamna Mermoz nu-și putea permite să comande livrarea acestora la domiciliu, după cum n-avea nici timpul,

nici puterea necesară ca să și-i aducă singură. Treaba asta o făcea Jean cu ajutorul unei cotige. Odată i s-a întîmplat să întîlnească pe doi din colegii săi de liceu. Era, firește, îmbrăcat cu ce avea mai ponosit, mîinile îi erau negre și trăgea cît îl țineau puterile de hulubele cotigei. Le-a zîmbit celor doi și i-a strigat. Ei însă au trecut, nevoind să-l recunoască.

Jean i-a istorisit mamei întîmplarea, dînd din umeri cu un soi de milă de pe acum virilă. Apoi a conchis :

— Niște imbecili. N-au să priceapă niciodată cît mă bucură să te pot ajuta.

Acest dispreț nu ascundea nici o rană a amorului-propriu ; dar ca să ne dăm seama de valoarea unei atît de calme mîndrii, trebuie să ținem seama de vîrsta pe care o avea Mermoz, vîrstă cînd falsa rușine e atotputernică.

În toată această perioadă, Jean a avut un singur prieten, dar și acela un bărbat în toată firea.

Era descoperirea doamnei Mermoz. Fusese însărcinată de serviciile Asistenței publice cu organizarea luptei preventive împotriva tuberculozei pe teritoriul arondismentului al V-lea. Acest cumplit inventar al mizeriei și bolii care o obliga să urce zilnic cîte două sute de etaje, a adus-o într-o dimineață într-un apartament sărăcăcios de pe strada Cardinal-Lemoine. Îi fusese semnalată existența unui rănit grav în război care se zbătea într-un fel de perpetuă agonie.

Cînd a pătruns pentru prima oară în acea locuință, bolnavul, pradă tocmai unei crize acute de sufocare, ne mai crezînd în nimeni și nimic, a izgonit-o cu brutalitate. A doua oară s-a purtat la fel. La a treia vizită, rănitului i s-a făcut rușine și a primit-o pe doamna Mermoz. De atunci n-a mai putut fără ea.

Trăia printr-o adevărată minune. Aorta, plămînii, rinichii, stomacul, totul fusese ruinat ca urmare a unei comoții care zguduise întregul organism. Suferințele erau atît de mari încît medicii, care nu mai credeau că nefericitul ar mai avea o șansă de scăpare, îi administrau eter în doze masive pentru a-l liniști.

Văzînd cît suferă și care-i va fi sfîrșitul, doamna Mermoz l-a transportat la ea acasă. Și-n timp ce ea alerga prin diverse maghernițe, Jean se îngrijea de bolnav. Între cei doi s-a născut astfel o mare prietenie ce nu avea să se dezmintă niciodată.

În momentul acela, Max Delty avea dublul vîrstei lui Jean Mermoz. Cu toate acestea, raporturile dintre ei nu s-au resimțit defel de pe urma acestei diferențe. Vorbeau de la egal la egal.

Există în organismul omenesc o ghiară cu care el se agață de viață și pe care știința a fost incapabilă s-o descopere. Condamnat de toată Facultatea de medicină, Max Delty s-a restabilit. Crizele s-au rărit și a putut chiar să-și reia meseria care era aceea de cîntăreț de muzică de operetă.

Și-a găsit un angajament la Bouffes du Nord și, grație salariului de-acolo, meniul atelierului s-a îmbunătățit.

Jean venea adesea pe jos să-l ia de la teatru și, tot pe jos, reveneau pînă la Avenue du Maine, discutînd despre artă, cîntece, despre război și existență. Niciodată însă despre aviație.

Adevărul este că, pînă la vîrsta de optsprezece ani, Mermoz nu s-a gîndit vreodată să ar putea deveni aviator.

În acele zile de foc ale războiului, cînd țara întreagă vibra la auzul faptelor de arme ale piloților, la numele unui Guynemer, Nungesser, Fonck, dorința de a stăpîni o mașină înaripată nu l-a ispitit nicicînd.

Pe vremea lui Avenue du Maine, ambiția, sau mai degrabă visul lui Jean Mermoz era să modeleze chipuri și torsuri din lutul ascultător.

Ca să faci sculptură ai nevoie de o viață materială asigurată. Așa gîndea, în orice caz, Jean Mermoz. Teama aceasta de viitor constituia însăși dovada falsei sale vocații. Cînd avea s-o descopere pe cea adevărată, asemenea griji nu-l vor mai frămînta niciodată.

Pînă una-alta însă, continuînd să aibe o viziune eronată asupra propriului său personaj, Mermoz a decis să candideze la Școala Centrală. Dăduse, în 1918, prima parte a bacalaureatului, secția reală, așa că, în vara următoare, s-a prezentat la examenul definitiv. Admis la scris, respins la oral, acesta a fost verdictul. Un verdict care l-a pus la pămînt.

Mai mult decît atît, ceea ce a urmat a fost o depresiune nervoasă. Dealtfel, ușor de explicat. Mermoz iubea literatura, artele și asimila foarte greu matematicile. Or, cariera pe care credea că ar trebui s-o urmeze reclama, prin excelență, studiul acestora. A încercat, deci, să înlocuiască prin asiduitate, prin îndîrjire, talentul care-i lipsea. Nu mai ieșea nicăieri și era surd la rugămințile mamei care-l implora să se distreze. Își silea corpul, făcut pentru spațiile largi, pentru exercițiile violente, să se curbeze, nemișcat, deasupra unei mese. Criza de creștere își spunea și ea cuvîntul, șubrezind organismul.

Rezultatul acestei constrîngeri, la care se autocondamna, nu s-a lăsat așteptat. Migrene cronice, slăbirea vederii. Nu mai citea decît versurile cele mai „negre" ale lui Baudelaire sau Verlaine. Uneori se plîngea de o extremă oboseală. Curînd avea să dea și un semn primejdios.

Voind cu tot dinadinsul să-l distreze, mama lui l-a dus într-un mic cinematograf de lîngă gara Montparnasse.

Şi-au părăsit locurile împreună, dar la ieşire nu mai era lîngă ea. După cîteva minute de aşteptare s-a pomenit singură în holul în care începuseră să se stingă luminile. Afară, nici urmă de el printre trecători. L-a strigat, l-a căutat, dar zadarnic.

A pornit în goană spre casă. Jean n-avea cheia atelierului. Dar nici aici n-a dat de vreun semn al prezenţei lui prin împrejurimi. Neliniştea s-a abătut asupra ei, brutal. Şi-a amintit de toate manifestările morbide pe care le remarcase la fiul său şi i-a fost groază de invizibilul duşman pe care Jean îl purta într-însul. A pornit-o pe străzi ca o nebună, fără ţintă precisă. Cine i-a călăuzit paşii ? Nici astăzi n-ar şti s-o spună.

A bătut tot cartierul Montparnasse, l-a străbătut pe cel al Invalizilor şi a ajuns pe cheiul Senei. Deodată, în clar-obscurul nopţii, i s-a părut că recunoaşte, pe malul apei, o siluetă familiară. A coborît. Era Jean care se apleca peste unda neagră.

L-a dus acasă fără să-l întrebe ceva şi l-a culcat. A adormit adînc.

A doua zi nu-şi mai amintea nimic despre escapada sa. Dealtfel, n-avea să şi-o amintească vreodată.

Consultat, medicul s-a arătat foarte îngrijorat. Se temea de o meningită evolutivă lentă.

De astă dată, doamna Mermoz, care nu uzase niciodată de autoritatea maternă în relaţiile cu fiul ei, s-a dovedit inflexibilă. I-a interzis să-şi continue studiile în vederea examenelor din octombrie şi l-a expediat la Aurillac, la bunici.

Jean a revenit după patru luni, transformat de aerul curat şi viaţa sănătoasă şi bărbătească dusă la ţară, ieşit complet din adolescenţă. Era calm, era puternic. Sub pielea fină, muşchii jucau armonios. Umerii începuseră să dobîn-

deasca olimpica lor formă. Privirea ţintea drept înainte, ochii rîdeau din nou.

Era un bărbat care se recunoştea ca atare şi care pricepea că mersese pe un drum fals.

— Gata cu şcoala, i-a spus el mamei, nu voi intra niciodată la Şcoala Centrală şi nici inginer n-o să mă fac. Nu-i pentru mine.

De tatonat însă, mai tatona.

Max Delty cunoştea la revista *Journal* pe un secretar de redacţie. Odată, la restaurant, i l-a prezentat pe Jean Mermoz. Lipsit complet de antrenament în materie de băuturi, băiatul a terminat masa bolnav. A fost singurul rezultat al acestei întrevederi.

Cîteva luni s-au scurs aşa în vane căutări a unui serviciu. Inactivitatea şi sentimentul că este o povară pentru mama lui, numită între timp infirmieră-şefă la Pontoise, îl copleşeau din ce în ce mai mult. A hotărît să intre în armată. După ce-şi va face serviciul militar avea să vadă mai limpede.

Dar chiar şi în această etapă, în care i se juca soarta, Mermoz nu s-a gîndit la aviaţie. Oscila între cavalerie şi vînătorii de munte.

Totul s-a decis într-o micuţă cafenea din Pontoise.

Uitîndu-se la Max Delty care-şi bea aperitivul, Jean îi împărtăşea proiectele şi şovăielile.

— De ce n-ai încerca să fii aviator ? l-a întrebat Delty. E arma cea mai liberă şi cu soldele cele mai mari. În plus, am un prieten care ar putea să te ajute.

— De ce nu ? a răspuns Jean Mermoz.

În iunie 1920, la vîrsta de optsprezece ani, semna angajamentul.

Nu odată am discutat cu Mermoz despre sentimentele încercate de el în acel moment.

— Nici unul, mi-a repetat el de fiecare dată. Nici unul, exceptînd dorința de a o scoate cît mai bine la capăt cu serviciul.

— Cum îți explici această indiferență față de aviație, insistam eu, tu, care de la vîrsta de optsprezece ani n-ai mai conceput viața în afara ei ?

— Nu știu, răspundea Mermoz. Zău că nu știu...

Și totuși, știa. Așa cred. Numai că modestia și rezerva sa îl făceau neîndemînatic cînd era vorba să exprime niște sentimente profunde.

Ca să-mi satisfacă exigența, Mermoz ar fi trebuit să-mi destăinuie mai mult decît o aspirație tăinuită, mai mult decît inima sa : el ar fi trebuit să-mi împărtășească sensul întregii sale vieți. Și, împreună cu el, adevărul său.

Am presimțit acest lucru încă din timpul discuțiilor noastre. Dar nu l-am știut pe deplin, n-am avut revelația lui decît după dispariția sa. Ca să scriu această carte am pus sub microscop fiecare din scrisorile lui, am scrutat fiecare demers. Abia atunci mi-am putut da seama că această ignoranță a unei vocații marca prima etapă a unei sublime căutări căreia Mermoz i-a consacrat întreaga sa existență.

Dacă acest lucru nu este înțeles, nimic din această viață nu va fi înțeles. Accesul la adevărata sa sursă nu mai e cu putință. Rămîn perceptibile doar actele exterioare. Fără constanta, dureroasa și incandescenta căutare a propriului său adevăr, Mermoz ar fi rămas doar un mare pilot. Așa însă, el a fost mai mult și mai bine. Indiciul cel mai valabil e însăși atitudinea sa față de aviație în anii adolescenței. Ea arată absoluta disponibilitate a unui suflet care n-are nevoie de nimic altceva decît de propria sa eliberare și care șovăie în a o dobîndi.

Există pe acest pămînt, două rase de oameni. Prima, asfixiant de numeroasă, se mulțumește cu satisfacerea cerințelor elementare ale traiului. Orizonturile îi sînt mărginite de grijile familiare, de preocupările materiale. Uneori, umbra iubirii se conturează și ea, dar rămîne strict egoistă, redusă la scara de valori a restului.

Cealaltă, deși supusă și ea jugului foamei, al plăcerilor carnale și al nevoii de tandrețe, își proiectează ambițiile mai departe, mai sus. Îi trebuie, ca să se împlinească, și chiar, ca să respire numai, un climat mai frumos, mai pur, mai spiritualizat. Are nevoie să dilate limitele obișnuitului, să exalte individul dincolo de propria-i ființă, să-l supună unei imense forțe nevăzute și să-l înalțe pînă la ea. Bicisnicia o rănește, o aduce la deznădejde. Doar inaccesibilul o atrage ca o răscumpărare și o biruință asupra condiției umane.

Prin ereditate maternă, prin educație, prin întreaga sa fire, Mermoz aparținea acestui sînge ales, era picătura lui cea mai pură. Ca să trăiască, avea nevoie să evadeze din viață.

Pe vremea cînd locuia pe Avenue du Maine n-o știa încă. Dar refugierea în sine-însuși, precocea sa meditație, dragostea pentru cărți, pasiunea pentru artă, totul trăda la el nevoia de sublim.

În acest univers nu pătrunseseră nici tunetul motoarelor, nici ultimele descoperiri ale tehnicii. La șaisprezece ani, Jean Mermoz nu era departe de a considera avionul ca pe un soi de automobil perfecționat. În orice caz, nu-l privea.

Adevărul este că, dacă ar fi avut pe atunci gustul pilotajului, n-ar mai fi fost el. Ar fi fost asemenea atîtor alți băieți realiști și îndrăzneți, cu ochiul sigur și inima tare, care dintre toate sporturile îl preferau pe cel mai nou, pe cel mai periculos, pe cel mai glorios.

Pentru a iubi aviația, firea lui Mermoz cerea altceva. A aflat-o într-un tîrziu, cînd, ajungînd în sfîrșit să se cunoască, îmi spunea :

„Tot așa de bine m-aș fi putut face meharist* sau misionar."

Destinul i-a ales drumul cel mai potrivit pentru aspirația sa, cel mai propice pentru a percuta mai lesne imaginația oamenilor. Ceea ce-i trebuia însă înainte de orice era un mod de viață, un instrument pe măsura mușchilor, inimii și sufletului său, un instrument care să-i deschidă pista marelui, nesfîrșitului zbor.

Pentru că n-a înțeles acest adevăr a fost cît pe-aici să se stingă în unda mîloasă a Senei. Tot încă orb și surd a îmbrăcat, la Bourget, uniforma de soldat de aviație.

---

* Unități mobile, folosind drept vehicol cămila (N. T.)

II
UN PROST SOLDAT

Cînd Mermoz vorbea despre ucenicia de pilot pe care a făcut-o la Istres după cele patru luni de instrucție de la Bourget, chipul său căpăta, de fiecare dată, o expresie de ură și jargonul soldățesc brutal îi modificau, fără să-și dea seama, vorbirea.

Dar nu amintirea încercărilor prin care trecuse, a jignirilor, a nedreptăților stupide dădea atîta duritate trăsăturilor feții și glasului. Mai tîrziu avea să cunoască zile mult mai cumplite. Ceea ce nu-i putea ierta el regimului care domnea, în 1920, peste Școala de aviație de la Istres era faptul că fusese cît pe-aici să-l dezguste de zbor înainte chiar să fi apucat să zboare.

— I-au scîrbit cu zecile, ticăloșii dracului ! spunea el.

Într-adevăr, după terminarea ostilităților, Istres devenise un soi de remiză pentru foștii gradați ai batalioanelor disciplinare și ai celor de infanterie colonială, așa numiții Șturlubatici. Acolo unde ar fi fost nevoie, pentru tinerii aceia naivi și înflăcărați, de monitori de suflete, au fost puși temniceri... Detestau tot ce se abătea de la cea mai vulgară rutină. Aviația le era străină. Păstrau încă în amintire — ca o sfidare — imaginea piloților de război în uniformele lor fanteziste care aveau privilegiul de a se putea spăla înainte de moarte. Le scăpa tot ce era eroic în această meserie. Nu vedeau decît aspectele de natură să le excite invidia

Cum ar fi putut înțelege ei, biete trupuri țintuite de pămînt, spiritul de aventură și pasiunea orizonturilor interzise ? În ochii lor, elevii-piloți nu erau altceva decît niște terchea-berchea ambițioși și detestabili. Ceea ce meritau era o dresură specială. Această dresură, majurii și sergenții batalioanelor disciplinare o practicau nu numai cu frenezie, dar și cu sadism. Singurii care beneficiau de mila lor erau slabii de înger care cedau și, cerînd radierea, renunțau la zbor.

Prin firea și educația sa, Mermoz era mai sensibil decît ceilalți camarazi. De aceea, a suferit în plus. Era însă și mai stoic. De aceea a rezistat mai bine.

L-au pus să care, de colo pînă colo, bolovani, să curețe munți de cartofi, să golească haznalele, să astupe și să destupe aceleași gropi dar nu l-a îngenuncheat absolut nimic. Venise la Istres ca să învețe pilotajul. Ei bine, va pilota. Într-o zi, se va urca și el într-unul din aparatele acelea pe care le zărea de departe, aliniate în fața hangarelor, la marginea pistei, nesfîrșită întindere sub boltirea cerului, frumos, albastru și crud, scăldat în lumină.

Mermoz nu cunoștea nimic despre mînuirea lor, nu le știa taina, influența. Dar o surdă emoție, un soi de neliniște, făcută din nerăbdare și bucurie, începuse să i se strecoare în suflet de cîte ori le vedea desprinzîndu-se de pămînt. În pauza dintre două corvezi, tăcut și timid, se învîrtea în jurul avioanelor, ascultînd cu nesaț argoul dur și precis al mecanicilor, sau istorisirile piloților. Îi invidia pentru raporturile lor simple, pentru acolada lor profesională. Tunetul motoarelor răsuna în inima sa aidoma dangătului unui clopot gigant. Lumina, spațiul, vîntul, cerul împroșcate printre oameni și aparate stîrneau în tînărul soldat un presentiment confuz care-i tăia răsuflarea. Avea senzația că se află în pragul unei lumi miraculoase.

Voi face parte din ea — acesta i-a fost legămîntul.

Voința i se înăsprea, așa cum i se înăspreau, sub bătaia mistralului, trăsăturile delicate ale feței și de muncile la care erau supuse, mîinile fine.

Nu i-a trecut o clipă prin gînd să intre în rîndul furierilor, contopiștilor, magazinerilor de efecte, plantoanelor, toți foști elevi-piloți cărora gradații le frînseseră cerbicia. Întreaga sa ființă se răscula împotriva acestor barăci mustind de plictiseală și supunere bleagă, a acestor celule călduțe și a acestor slujbași în uniformă.

De murit însă se murea mult la Istres. Prea mult chiar. Aparatele pe care le căpătau elevii erau sfîrșite, sleite de război, prost refăcute, prost reparate. Era un miracol că zboară. Nu iertau fie și cea mai mică greșeală. Iar uneori nu așteptau nici măcar atît. Din sfărîmăturile acestor mașini, puse în mod criminal la dispoziția lor, trupurile tinerilor uciși erau extrase cu zecile.

Corvoadă la pietre și corvoadă la înmormîntări — iată cam la ce se reducea instrucția ucenicilor de la Istres. Mi-a spus-o chiar Mermoz.

În aceste condiții, Școala de aviație a definitivat rapid ceea ce începuse cura de la Aurillac. Ar fi fost fost foarte greu să recunoști în elevul-pilot Jean Mermoz pe estetul din Avenue du Maine, cu plete romantice și lavalieră neagră care se îmbuiba pînă la exces cu Baudelaire. Dar nu uniforma ponosită și prea strîmtă pentru umerii săi, bocancii scîlciați care-i deformau picioarele, casca sub care ascundea ce-i mai fusese lăsat din vechea frizură constituiau elementele esențiale ale transformării care se operase. Ea era, mai cu seamă, interioară. În tînărul deprins cu visările din atelier și influența exclusivă a mamei se efectua o amplă și profundă simplificare.

S-a încordat pentru bătălia ce avea s-o dea. A înțeles că drumul său prin viață depinde de fermitatea, de îndărătnicia sa. Limbajul i-a devenit mai puțin sofisticat, mai frust. Modul de a gîndi, aşişderi. Dormitorul comun, zbieretele gradaților, goliciunea barăcilor, contactul permanent cu nedreptatea, spectacolul repetat al morții, toate acestea au contribuit la împlinirea sa ca bărbat.

Dacă școala de la Istres nu l-a făcut pe Mermoz să piardă nimic din sensibilitatea și capacitatea sa de a se entuziasma, ea le-a conferit blindajul pe care-l cere viața. În plus, l-a învățat ce-i aceea camaraderia și prietenia.

Elevul-pilot Coursault, un băiat vînos, decis și curajos, sosise la Istres cu cîteva zile înaintea lui Mermoz. Din clipa în care l-a văzut, pe terenul de instrucție sau la corvezi, pe acest soldat care arbora, orgolios, un chip fin și hotărît, l-a și simpatizat. El l-a inițiat în metodele școlii, el i-a indicat pe cei mai ciufuți dintre dulăii galonați. Coursault și Mermoz erau de-o vîrstă, aveau același gust leal și impetuos pentru aventură, aceeași nerăbdare și aceeași pungă goală. Sigur, Coursault era mai simplu, Mermoz mai rezervat. Dar legătura lor n-a făcut decît să cîștige de pe urma acestei diferențe. Între ei s-a legat, rapid și puternic, acea prietenie care nu are nevoie de cuvinte, dar care, în prima tinerețe, posedă ceva sacru. O amiciție de acest gen și în condițiile în care se aflau cei doi elevi-piloți nu dublează, ci înzecește forțele. Ea răspunde tuturor necesităților, ea face față tuturor atacurilor.

Imediat, cei doi ostași au pus laolaltă resursele lor pecuniare. Solda era de cinci bani pe zi ; cu această sumă ei trebuiau să satisfacă deprinderile lor de veșnici înfometați pe care conținutul gamelei îi lăsa, mereu, cu mațele chiorăind și să se și distreze. Aceste două probleme n-au fost niciodată rezolvate decît parțial.

În ceea ce privește mîncarea, au recurs la Căminul Ostașului. În schimbul a șase bănuți căpătai aici un sfert de litru, adică o cană reglementară, de cacao, care slujea la înghițitul unei monstruoase cantități de pîine.

La doi, un sfert de litru e puțin !

Atunci au descoperit că o cutie de conserve conține aproape dublu. Au pretins că și-au pierdut cănile și unul dintre ei s-a prezentat la Cămin cu acest recipient deloc regulamentar. Băiat bun, artelnicul l-a umplut ochi. Sfertul de litru revenea acum doar la trei bănuți.

În ceea ce privește distracțiile, ele rămîneau mereu aceleași. În fiecare duminică, în satul Istres, care se afla la cîțiva kilometri de Școala de aviație, avea loc un bal. Coursault și Mermoz se duceau la dans. Purtau, pe rînd, o pereche de ghete galbene, singurul atribut de eleganță vestimentară pe care li-l îngăduise solda.

Ca bani de cheltuială, aveau, în funcție de săptămînă, cînd un franc, cînd un franc și jumătate, sumă ce nu depășea o consumație de căciulă. Ceea ce-i interesa însă mai mult erau fetele și mai puțin băutura. Încă de pe atunci, datorită frumuseții și farmecului său, Mermoz nu prea întîlnea inimi care să i se refuze. A urmat o cascadă de iubiri facile și efemere. Dar a simțit, trezindu-se în el, o cerință fizică la fel de robustă și de exigentă ca și pofta de mîncare. Forța sa musculară, castitatea din adolescență, setea de viață, asprimea traiului militar l-au împins brutal spre o aviditate carnală care n-avea să-l mai părăsească.

Cocoșii satului, geloși pe aviatori, și-au cam ieșit din fire. Coursault și Mermoz au învățat să se folosească de pumni. Erau puternici, sprinteni și le plăceau exercițiile brutale. Au știut să se facă respectați.

Dar nu pentru cacaua de la Căminul Soldatului și nici pentru frumusețile brune de la bal venise Mermoz la Istres. Voia să zboare. A spus-o, a răspus-o, a insistat, a cerut în scris, a ieșit la raport. Într-un cuvînt, s-a zbătut atît încît gradații au înțeles că nici corvezile cele mai scîrboase, nici sancțiunile, nici accidentele nu-l vor clinti din dorința de a zbura. Mermoz a fost admis pe pistă, de data aceasta nu ca să spargă pietre, ci ca să învețe să piloteze.

A avut norocul să dea peste un instructor care iubea cu înfocare aviația. Voluntar în timpul războiului, dar neavînd vîrsta cerută, a mers pînă la falsificarea actelor. La terminarea ostilităților, era sergent și decorat. Atunci a fost descoperită și escrocheria comisă. A fost degradat și expediat la Istres. De Mermoz s-a ocupat în mod special. Din păcate, tot soiul de munci penibile, care n-aveau nimic comun cu zborul, întrerupeau mereu antrenamentul. Acesta a durat trei luni.

Pilotaj la sol... zbor la dublă-comandă... și, în sfîrșit, Mermoz a fost lăsat singur.

Primul zbor al lui Jean Mermoz.

Cînd a decolat, înfofolit în salopetă, cu o față de copil studios, cu toți mușchii încordați și cu tîmplele ușor brobonite de sudoare, nu se gîndea la nimic altceva decît să urmeze întocmai preceptele instructorului, să iasă biruitor din prima încercare. Cînd a revenit, avea aceleași gesturi, aceeași conștiinciozitate de elev sîrguincios.

Dacă ar fi putut însă măsura tot ceea ce se petrecuse în el în această jumătate de oră, el ar fi fost cel mai uluit. Descoperise, fără s-o știe, sensul universului și al propriei sale vieți.

Ferice de oamenii care găsesc pe neașteptate, prin revelația meseriei, împlinirea dorințelor lor, pînă atunci incerte, și modul de viață pentru care sînt făcuți. Dar și mai fericiți sînt aceia care, bîntuiți de pasiuni contradictorii, găsesc în această meserie propria lor cheie, soluția eu-lui lor, punctul de echilibru între tendințele care pînă atunci îi sfîșiaseră !

Copilăria lui Mermoz i-a inculcat, prin tot ce a însemnat ea, gustul singurătății, dar și suferința de pe urma acesteia. Adolescența i-a fost orientată spre domeniile sacrificiului, ale spiritualizării, ale exaltărilor. În același timp, inima sa avea nevoie de bucurie, iar mușchii de jocuri violente și periculoase. Zborul i-a dat toate acestea. Era singur la bordul avionului său, dar îi țineau tovărășie pămîntul și cerul. Uitase de oameni, de oamenii a căror bicisnicie începuse s-o intuiască. Un vînt de o puritate neștiută luneca printre aripi, mîngîia fuselajul. Nori străvezii îi ieșeau în întîmpinare. Drumurile lumii i se deschideau în față. El era cel care le trasa. Totul nu era decît forță tînără, frumusețe juvenilă, pace adîncă și libertate. Versurile poeților, formele din tablouri, visurile, jocurile, totul se realizase, totul se desăvîrșise.

Și-n miezul unui vuiet, puternic și regulat, ca acela al orgilor și-al oceanului, această liniște, această împăcare, acest vertiginos mister...

A avut sentimentul că, unul după altul, vălurile se sfîșie, că se apropie de un adevăr imanent și că învață să-l slujească.

Culme a norocului, motorul a avut o pană și Mermoz a reușit să aterizeze în zbor planat. Se simțea cu adevărat stăpînul lumii.

„Febra aerului și a aviației m-a subjugat", scria el, în aceeași seară, mamei sale.

Alesese aviația la întîmplare, ca modalitatea cea mai plăcută de a scăpa de serviciul militar. Brusc, ea îi apărea ca fiind drumul către infinit.

Mermoz a fost admis să dea probele pentru obținerea brevetului de pilot.

Avioanele de la Istres se pretau foarte puțin la o asemenea ambiție. La prima tentativă, motorul i s-a oprit chiar la plecare. Accident, de regulă, mortal. El a scăpat doar cu zdrelituri zdravene la un picior și la falcă.

N-a așteptat să se vindece ca lumea și, după douăsprezece zile, decola din nou. După terminarea circuitului, a aterizat la Orange. Un vînt dezlănțuit l-a făcut să capoteze. Putea fi eliminat. L-a salvat încrederea instructorului. I-a fost acordată ultima șansă.

Vremea îi era potrivnică. Furtuni, ploi, vînturi de o violență nemaipomenită făceau decolarea imposibilă. A așteptat, ros de nerăbdare și neliniște. Dacă eșua din nou, din vina aparatului, a condițiilor meteorologice sau a sa, adio speranțe. Conform angajamentului, îl așteptau patru ani de militărie, de întoarceri la dreapta și la stînga și mînuiri de armă.

Într-o dimineață, n-a mai rezistat și, în pofida timpului execrabil, a decolat. Cînd a revenit la sol, cîștigase partida. La 29 ianuarie 1921 primea brevetul de pilot.

În aprilie, caporalul-pilot Jean Mermoz era trimis pe terenul de la Frescaty, de lîngă Metz, la unitate *.

Escadrila...

Astăzi, e greu de imaginat puterea pe care o exercita acest cuvînt asupra unui tînăr pilot pe vremea cînd Jean Mermoz a părăsit școala de la Istres. Pe atunci, escadrila

* Este vorba de escadrila a 7-a din Rgt. 11 de bombardiere (N. A.)

avea prestigiul cutezanței războinice, a libertății în cadrul disciplinei, a gestului individual într-o acțiune de masă, a camaraderiei în văzduh și pe pămînt. Escadrila însemna, deopotrivă, aventura, schimnicia și frenetice escapade.

Această noțiune fabuloasă și adevărată, Mermoz a luat-o cu sine în trenul care-l ducea spre Metz. Terenurile de aviație din acea vreme abundau în povestiri despre Berzele, Iepurii, Balenele, Cangurii... Instructorii și ofițerii, toți foști combatanți, făcuseră parte din aceste prestigioase formații.

„La noi, în escadrilă..." începeau ei...

Și se porneau să viseze cu glas tare.

Iar Mermoz se gîndea :

„În sfîrșit, plec și eu la escadrilă."

La cîteva ore după sosire, această noțiune nu mai însemna absolut nimic.

Cazarmă, dormitoare comune, regulamente, sală de mese, inspecții sîcîietoare, gradați distanți, închiși în ei, suspicioși, un locotenent pe care-l preocupau mai mult nasturii de la veston decît meritele piloților, iată peste ce a dat Mermoz în locul marii fraternități a speranțelor sale. Nu-i rămăsese nici măcar zborul ca mijloc de evadare din această mizerie. Se făcea economie la benzină, la motoare, antrenamentele fuseseră reduse la derizoria durată de două, pînă la trei ore pe lună.

I-au trebuit numai cîteva săptămîni ca să-și descopere veritabila-i chemare, adevăratul eu. De îndată ce a văzut și înțeles ce reprezintă, de fapt, escadrila — iar pentru asta n-a fost nevoie de multe zile — a hotărît s-o părăsească. Inițial, s-a gîndit la Maroc. Pe urmă, întrucît se cereau voluntari pentru Levant, s-a înscris printre aceștia. Prietenul său Coursault, care-l urmase la Metz, s-a grăbit să facă la fel.

Așteptarea plecării — ea și numai ea — i-a dat lui Mermoz tăria să reziste la viața de garnizoană fără să ajungă de la arest la închisoare și de la închisoare la tribunalul militar. Pentru el, Siria reprezenta libertatea, amplul suflu al spațiilor milenare și totodată virgine, urmarea firească a ceea ce descoperise cu prilejul primului său zbor. Cu orice preț, voia să regăsească acel gust al zorilor și al solitudinii radioase, al forței și al poeziei. Avea o imperioasă nevoie de toate acestea, o nevoie căreia nu-i găsea un nume, era ca și cum o parte inexplorată a ființei sale — dar cea mai importantă — și-ar fi cerut dreptul la viață.

Incidentele de serviciu nu făceau decît să-i atîțe nerăbdarea.

Într-o dimineață, tocmai se instalase lîngă șofer în camionul care îi ducea pe piloți pe teren, cînd a apărut un alt caporal care i-a ordonat cu brutalitate să-i cedeze locul, evident mai comod.

— Cu ce drept ? a întrebat Mermoz.

— Sînt caporal mai vechi ca tine la escadrilă.

Mermoz a sărit jos :

— Iar eu, a răcnit el, sînt caporalul Mermoz și-ți stau la dispoziție cu toate cele șaptezeci și cinci de kile ale mele !

Celălalt s-a uitat la umerii adversarului său, la pumnii săi încleștați, la chipul devenit brusc cenușiu de furie, și s-a dus să se instaleze în benă. La întoarcere, însă, a ieșit la raport. Dar norocul a vrut ca Mermoz să fi fost avansat caporal, la Istres, cu numai cîteva zile înainte ca inamicul său să fi primit același grad la Metz. Așa s-a făcut că înfruntarea dintre cei doi n-a avut urmări neplăcute, dar altele se produceau la nesfîrșit, la fel de stupide, la fel de puerile, căpătînd, în plictisul mecanic al cotidianului cazon, dimensiuni cu totul disproporționate.

Cîtă energie, eforturi, isteţime şi încăpăţînare a trebuit să investească Mermoz ca să păstreze, de pildă, cei şapte centimetri de păr admişi de regulament în cazul piloţilor, dar care îl şocau pe comandantul său de escadrilă. Singurul sistem pe care-l găsise acesta ca să reducă din centimetrii legali era să-şi trimită subordonaţii la închisoare, ceea ce-i dădea dreptul să-i tundă chilug. Şi nu de celulă îi era teamă lui Jean, ci de frizer. Această jalnică războială a durat cît a durat şi şederea sa la Metz, adică vreo şase luni, victorios fiind, pînă la urmă, Mermoz.

A fost însă şi un moment cînd comandantul a crezut că, în sfîrşit, partida-i a lui. Mermoz executa unul din rarele zboruri pe care i le îngăduia raţionalizarea benzinei. Evolua pe deasupra terenului cînd, brusc, cei de jos au văzut aparatul coborînd înainte de ora fixată şi aterizînd fără să ţină seama de direcţia vîntului. Comandantul de escadrilă s-a repezit în galop spre carlingă :

— Ce te-a apucat..., a început el vehement.

— Uitaţi-vă şi dvs., domnule locotenent, l-a invitat Mermoz cu glasul său cel mai potolit.

A manevrat comenzile. Nu răspundea nici una.

— Păi atunci... păi atunci... a bîiguit ofiţerul, înseamnă că ai aterizat manevrînd numai din motor ?

— Am făcut şi eu ce-am putut, domnule locotenent.

— Dar e extrem de greu pentru un începător. E foarte... e foarte bine, a recunoscut comandantul.

Era prima confruntare dură din care Mermoz ieşea biruitor.

Dacă i-ar fi fost sortite şi alte încercări şi victorii de acest fel, ele l-ar fi ferit de plictiseală, de înnămolire şi de efectele lor pernicioase, aproape inevitabile. Zbura însă numai trei ore pe lună. Serile de la Metz erau lungi, iar

permisiile mereu refuzate, aceste permisii pe care şi le dorea atît şi pe care le petrecea alături de mama sa la Pontoise, canotînd la nesfîrşit în tovărăşia unor prieteni simpli şi deschişi.

Şi el, şi Coursault erau atît de săraci încît, ca să-şi permită cîte o mică fantezie vestimentară, se vedeau nevoiţi să confecţioneze din şireturi de ghete galoanele de caporal şi să picteze cu cerneală pe gulerul vestoanelor cometa — sigla piloţilor.

Aşa stînd lucrurile, ce alte distracţii îşi putea oferi un băiat fără un sfanţ în buzunar, dar nespus de chipeş ? Acelea ale desfătărilor trupului iar într-un oraş auster ca Metzul, oraş de militari şi burghezi plini de morgă, ale unei desfătări lesnicios obţinute. În bistrourile de mahala, în cinematografele ieftine, în hotelurile sordide, Jean Mermoz a cunoscut o puzderie de femei, cărora le-a uitat chipul, nu le-a ţinut minte numărul, dar despre care n-a vorbit niciodată cu dispreţ.

Ele i-au dăruit, din toată inima, spontan şi generos, uitarea şi plăcerea efemeră. Începea existenţa sa de veşnic trecător.

Prin aceste „cuceriri", Mermoz a venit în contact cu drogurile, mai precis cu unul dintre ele : cocaina. A uzat de el ca de un mijloc de evadare, ca de o uşă deschisă spre o lume în care nu existau nici dormitoare pline de recruţi gălăgioşi, nici inspecţii la echipament, nici maşini de tuns. Timp de cîteva luni, Mermoz a fost un caporal în derivă care, între dubioase încăierări de stradă şi jalnice bătălii cu şefii, îşi afla refugiul într-o cameră mobilată, alături de o fată cocainomană, al cărei culcuş şi paradis artificial le împărţea.

În acelaşi timp, scria mamei sale scrisori de o infinită delicateţe, de o imensă şi profundă tandreţe, scrisori în

care simțul de protecție începea să se manifeste și din care răzbătea o surprinzătoare și precoce maturitate de gîndire. Nici o aluzie la ceasurile sale tulburi. Să nu fi vrut să le destăinuiască doamnei Mermoz ? Doar îi spunea totul. Cred mai curînd că, subjugat de impetuoasa-i tinerețe, conștient de forțele incoruptibile ce le purta în el, nu le acorda nici o importanță.

Oricare ar fi fost însă adevărul, cel care, la 9 septembrie, s-a îmbarcat, în sfîrșit, cu destinația Levantul era o ființă dublă : adolescentul pur de pe Avenue du Maine și caporalul din cartierele rău famate ale Metzului.

Un sfînt nu se naște niciodată protejat de sfinția sa ca de o platoșe. Un erou nu se desprinde niciodată gata turnat din forma ce i-a fost preparată dinainte. Măreția omului rezidă tocmai în complexitatea lui. Restul sînt clișee ieftine. Numai tristețile, mediocritatea, chiar și mocirla în care a trăit Mermoz la Metz pot da adevăratul lor preț rîndurilor pe care le-a scris înaintea plecării.

„Și acum, măicuța mea, să rămînem doar noi doi, ca să te pot săruta, ca să te mai strîng o dată în brațe. La urma urmelor, la ce bun atîtea cuvinte, atîtea fraze : Te iubesc. O mîngîiere pentru cîinele meu și un gînd bun tuturor amintirilor."

Ancora a fost ridicată.

III
PILOT ÎN LEVANT

Cargoul mixt *Syrie* ducea spre Levant aviatori, infanteriști și catîri. Mermoz și Coursault au primit misiunea să se ocupe de aceștia din urmă pe toată durata călătoriei. Absurda sarcină n-a reușit însă nici să le umbrească bucuria, nici să potolească încăierările cu gradații pifani, încăierări din care au ieșit de fiecare dată victorioși.

Etrava spinteca o mare netedă și violetă. Toamna mediteraneană prelungea vara. Mermoz își petrecea nopțile cuibărit între otgoane, respirînd, pînă și-n somn, aerul tare, impregnat de sare, în timp ce deasupra sa pîlpîiau stelele. Nu împlinise încă douăzeci de ani și nava îl purta spre asaltul lumii și-al lui însuși.

După opt zile, învăpăiat de crepuscul, a apărut Beirutul. Un foarte tînăr personaj, în care se amalgamau bizar mierea poeziei și vigurosul ferment al aventurii, o sensibilitate aproape feminină și cea mai virilă noțiune a existenței, privea cu ochi avizi, de licean și de cuceritor, poarta multicoloră a Orientului.

Cînd a sărit pe chei, Mermoz a avut un gest care-i exprima admirabil și vîrsta, și exaltarea. Averea lui și al lui Coursault se cifra la șase bănuți, el fiind vistiernicul ; a smuls monezile din buzunar și le-a asvîrlit în mare. Apoi, i-a spus prietenului :

— Și-acum, la muncă, bătrîne. Gata cu pileala, gata cu joaca. Începe o viață nouă !

În aceeași seară, însă, la popota subofițerilor piloți unde se duseseră să cineze, Mermoz și Coursault au întîlnit un camarad, Albert Lécrivain, care le-a propus o partidă de ecarté.

— S-a făcut, a zis Coursault, care era foarte tare la acest joc, dar pe o sticlă de șampanie partida.

— Fie și pe o sticlă, a acceptat Lécrivain.

Coursault a cîștigat unsprezece. Mermoz și cu el s-au culcat beți turtă. Jertfirile de sine și hotărîrile ascetice rezistă prost ispitelor care ți se oferă la douăzeci de ani.

Cei doi prieteni n-au stat la Beirut decît trei zile. Maiorul Denain, care comanda aviația din Levant, i-a afectat unei tabere de antrenament instalate la cîțiva kilometri de Saida.

Saida este denumirea actuală a anticului Sidon fenician. Aroma mirodeniilor plutește deasupra dughenelor și arcadelor sale joase, amintind prăzile parfumate pe care galerele din Tyr le purtau odinioară spre țărmuri mediteranee. Peisajul din jur e impregnat de o profundă suavitate, de o nespusă seninătate. Marea, cerul, colinele se contopesc pe nesimțite sub strălucirea soarelui și în mireasma livezilor de portocali. Pasul trecătorilor este acela al epocilor ce n-au cunoscut degradarea adusă de grabă și de agitație.

O singurătate aproape totală înconjura tabăra în care Mermoz urma să se perfecționeze în arta zborului. Pe o rază de douăzeci de kilometri nu exista nici o locuință. Singurii care străbăteau aceste meleaguri erau păstorii, nomazii, culegătorii de portocale și caravanierii. Aici și-a văzut Mermoz întrupîndu-se visul său despre escadrilă.

Nu tu corvezi, nu tu șmotru, nu tu vanitate ierarhică măsurată după lățimea sau culoarea treselor. Disciplina nu avea nimic de suferit, era doar umană și inteligentă. Cama-

raderia se năştea dintr-o meserie frumoasă, periculoasă, practicată în comun. Izolarea, depărtarea, insolitul locurilor în care-i aduseşe setea lor de aventură, cîntul motoarelor, aşteptarea misiunilor în teritoriile răzvrătite, toate aceste îi uneau pe tinerii piloţi la fel cum făcuse războiul cu cei ce le erau mai vîrstnici abia cu cîţiva ani. Dar în locul lugubrelor luturi din Champagne, a infernului de la Verdun, a noroaielor de la Somme, ei aveau drept fundal al existenţei lor monacale o mare strălucitoare, catifeaua caldă a nopţilor orientale şi mireasma portocalilor.

Mermoz s-a trezit debarcînd într-un soi de paradis. Excelentă, hrana servită la popotă era, prin abundenţa ei, pe măsura formidabilului său apetit. Orele libere şi le petrecea pe plajă, scăldîndu-se, citind, făcînd gimnastică sau antrenîndu-se la boxul francez, sport în care era redutabil.

De-a lungul ţărmului, ca într-o frîză a veşniciei, treceau şiruri de cămile, îndreptîndu-se către Saint-Jean d'Acre sau Ierusalim. Arabi călări pe măgăruşi care dispăreau sub poveri, ţineau drumul Damascului, confluenţă a caravanelor din deşertul sirian. Cîntau melopee guturale, acompaniindu-se dintr-o trişcă de trestie.

De cîte ori vedea cîte o femeie, mai încărcată uneori decît asinul, venind lipa-lipa pe jos, Mermoz îl silea pe bărbat să descalece ca s-o instalaze, în locul lui, pe însoţitoarea sa, uluită la culme.

Apoi, cu o satisfacţie ingenuă, se culca îndărăt pe nisip, urmărindu-i pe călători în gînd pînă la Beirut, pe drumul ce-l cunoştea, printr-o vegetaţie somptuoasă şi tandră, hăţiş de palmieri, curmali, peri, rodii, viţă de vie, tufe de mure şi acei portocali înmiresmaţi ale căror fructe uriaşe şi zemoase le devora cu zecile. Încerca să-şi imagineze şi alte drumuri, necunoscute încă, dar care în curînd aveau să-i aparţină.

Ucenicia lui Mermoz era pe sfîrşite. Se apropia ceasul lansării sale pe cerul Levantului.

La sosirea în Siria, Mermoz avea cîteva zeci de ore de zbor. Era un începător. Dosarul său conţinea următoarele note :

Foarte bun elev pe G-3, puţin nervos, dar susceptibil de o mare perfecţiune.

Pe Nieuport, pilot foarte fin, corect, precis şi cu sînge rece, dînd dovadă de mult entuziasm.

În ciuda uscăciunii voite a stilului, Mermoz e schiţat cu exactitate ; nimic scăpărător la el, nimic ostentativ, doar dorinţa înverşunată de a face întotdeauna şi mai bine.

Viziunea sa era cristalizată încă de la terminarea şcolii. Îi spunea lui Coursault :

„Aviaţia nu-i o joacă. Adevăratul ei scop este acela de a-ţi permite să pleci din punctul din care vrei ca să ajungi acolo unde ţi-ai propus. Atîta tot."

Într-una din zilele verii trecute, luam masa la baza de la Avord. Coursault, avansat în sfîrşit ofiţer, după şaptesprezece ani petrecuţi în cadrele aviaţiei militare, nu se instalase încă aşa că m-a poftit la un camarad de-al său, adjutant-mecanic. În mica sufragerie domnea nu ştiu ce atmosferă de forţă simplă care-ţi mergea drept la inimă. Coursault vorbea despre Mermoz, care nu mai era. Povestea cu uşurinţă şi foarte bine. Amintiri din tinereţe, misiuni, încăierări şi năpraznice chiolhanuri, tristeţi, exaltări pure, zboruri victorioase, momente dramatice... O memorie fenomenală îi îngăduia lui Coursault să deruleze astfel, ca pe o succesiune de imagini animate, evenimentele din acei ani îndepărtaţi. O uimitoare bucurie în expresie, un comentariu întotdeauna sincer şi exact le dădeau o halucinantă viaţă.

— Cum pilota Jean la Saida ? l-am întrebat pe Coursault.

A fost singura dată cînd acest vlăjgan, atît de net și hotărît, a șovăit cu răspunsul.

— Știți, a rostit el în sfîrșit cu vizibil efort, trebuie să mărturisesc că în Siria eram un pilot mai fin decît el.

Se vedea limpede că suferea. Nu era vorba de modestie, ci de ceva mult superior. Coursault îi recunoștea lui Mermoz o întîietate absolută în toate : cultură, caracter, magnetism, forță morală și îi făcea un rău aproape fizic admiterea faptului că, la un moment dat, el, Coursault, îl depășise pe Mermoz în meserie.

— Dar iată și diferența, a continuat imediat Coursault. În vreme ce eu n-am mai făcut mari progrese, Jean s-a perfecționat neîncetat, pentru că dorea acest lucru, pentru că nu era nimeni mai îndărătnic ca el cînd se punea problema perfecțiunii. La Nancy, deci după numai optsprezece luni, mă și întrecuse.

La baza de la Saida, Mermoz și-a putut astîmpăra, pentru prima oară, setea sa de spațiu. Benzina nu se mai dădea cu pipeta. Mermoz zbura. Zbura pe deasupra cîmpiilor, a viilor, a munților, a livezilor de portocali, a țărmului. Fiecare plecare, fiecare drum, fiecare aterizare era o învățătură. Testa motorul, comenzile, se deprindea să le descifreze metehnele, să le cunoască limitele, să-și acordeze reflexele cu reacțiile aparatului. Dragostea născută la Istres cîștiga în fiece zi o nouă parcelă a ființei sale.

Tînărul pilot s-a clasat primul dintre toți camarazii de antrenament. Și, în sfîrșit, a primit un avion, un aparat nou-nouț, care să fie numai al lui.

„O jucărică de 350.000 de franci, exulta el. Al meu ! Doar al meu !"

Numai cineva născut să trăiască în șa, primind un pur-sînge, poate resimți, în toate fibrele sale, bucuria aceea, copilărească și totodată solemnă, pe care a cunoscut-o atunci Mermoz. Noul avion era corcolit și răsfățat. A cerut să-i fie revopsit și lăcuit. Se învîrtea într-una în jurul lui, sărea în carlingă, se dădea jos, urca iar, îl admira, îi spunea vorbe dulci, îl mîngîia cu mîinile și cu privirea.

Uneori, însă, un soi de remușcări anticipate tulburau această fericire. Mermoz se gîndea că, în curînd, va fi afectat unei escadrile active, undeva în deșert, și că acest superb aparat inocent îi va servi, deasupra regiunilor nesupuse, la bombardarea și mitralierea triburilor de beduini insurgenți.

„Această vînătoare „civilizatoare", scria el cu cîteva zile înaintea plecării de la Saida, mă dezgustă".

Oricît și-ar fi spus el că beduinii se aflau în război deschis împotriva ocupației franceze, că orice „ghiaur" căzut în mîinile lor era sortit mutilărilor și morții, în inima sa nu putea accepta o misiune distructivă. Nimic nu este mai revelator ca aceste scrupule.

În prag de viață, Mermoz este la vîrsta cînd, de obicei, guvernează instinctele și gustul pentru joc. Îndrăzneala sa e atît de mare încît nici nu-și dă seama de ea. Îi plac sporturile violente, aventurile dure și primejdioase. Pericolul îl exaltă. Corpul și chipul său reclamă victorii. Totul pare să-l predestineze plăcerilor brutale ale războinicului. Or, Jean nu-și dorește așa ceva. Să te abați ca un hultan din cerul însorit, să împrăștii caravane, să semeni teroare în taberele inamice, iată o perspectivă care a smintit multe minți tinere cufundîndu-le într-o beție inconștientă și crudă. Dar Jean Mermoz, abia desprins din adolescență, poseda de pe acum, într-un asemenea grad, sensul grav, sensul patetic al ființei umane, încît nu putea adera la nimic care să însemne nimicirea ei. Începuse să se facă

simțită acea tandrețe, imensă și serioasă, a atletului care, mai mult decît performanțele sale, avea să-i aducă, pretutindeni și mereu, respect și dragoste.

Mi se pare că aud aievea dialogul interior al acestui băiat care n-are nici douăzeci de ani, și care, după ce a rîs, a cîntat, a băut cu prietenii, sau a ieșit, șiroind, din marea caldă, intră în cămăruța zăpușitoare din baraca piloților și se întreabă asupra dreptului său de a-i vîna pe beduini.

„Sînt dușmanii noștri" îi spune un glas.

„Sînt acasă la ei, răspunde altul. Sînt liberi. Sînt mîndri".

Prima voce reia, liniștitoare :

„Sînt niște fanatici, niște sălbatici".

Neîndurătoare, cealaltă zice :

„Adu-ți aminte de negustorul din Saida care te-a primit atît de bine la el și cu care ai băut frățește *arak* și ai fumat din narghilea ; adu-ți aminte de căsătoria din munți, la care ai fost poftit și unde, în cinstea ta, oamenii au dansat dansurile acelea frumoase. Cei pe care ai să-i bombardezi și mitraliezi sînt frații gazdelor tale. Dar trebuie s-o faci, pentru asta ești aici".

Și caporalul Mermoz visează. Prin fața ochilor i se perindă dificultățile și complexitățile acestei lumi. O povară nevăzută apasă pe umerii săi ce nu știu să se încovoaie.

„Măicuța mea dragă, scria el, suferim de același rău... Le-ai simțit și tu, desigur, aceste prăbușiri ale tuturor iluziilor, ale tuturor nădejdilor... Cîte cadavre, cîte sfărîmături în acest hău insondabil care-i sufletul nostru. E nevoie să ne întărim voința ca să ne împiedice să coborîm prea adînc. Aici rezidă, cred eu, secretul liniștii și-al fericirii posibile".

Melancolia a sălășluit întotdeauna în inima lui Mermoz. Cînd l-am cunoscut, trecuse de treizeci de ani. Colindase o lume întreagă, forțase porțile gloriei, cunoscuse viața

în toată splendoarea și mizeria ei. Mult timp am crezut că profunda tristețe pe care, uneori, o lăsa să răzbată este produsul inevitabil al unei vaste experiențe. A trebuit să dispară pentru ca scrisorile lui să mi-o dezvăluie atașată de primii săi pași pe calea marii aventuri. Ea provenea din ereditatea transmisă de o mamă anxioasă, din copilăria însingurată și meditativă și, mai cu seamă, din aspirația lui imposibilă spre perfecțiune și infinit. Am priceput atunci de ce, în clipele de odihnă, zîmbetul său părea că vine din necuprinse depărtări, de ce ochii săi aveau acea scăpărare atît de patetică. Portretul lui Mermoz, indiferent de vîrsta la care ar fi fost pictat, nu va fi niciodată complet dacă neliniștea spirituală nu-și va găsi locul cuvenit.

Între zboruri, exerciții fizice și procese de conștiință, Mermoz și-a încheiat stagiul la baza de antrenament.

Înaintea afectării lor definitive, Mermoz și Coursault au fost detașați, pentru cîteva zile, la aeroportul din Damasc. Au sosit pe seară și n-au fost prezentați nimănui. Cum ploșnițele i-au trezit devreme, cei doi au ieșit din baracă înainte de a se crăpa de ziuă, avînd pe ei, ca unic veșmînt, chiloții de sport. Pe pistă au dat peste un tip, în chiloți și el, dar cu o țăcălie ușor căruntă.

— Vă antrenați, băieți ? a întrebat el.

— Întocmai, tataie, răspunseră cei doi piloți. Și tu ?

— Și eu. Mă luați cu voi ?

— Dacă vrei.

Coursault și Mermoz erau campioni la cros. Au încercat să menajeze suflul tovarășului lor. Dar, după un tur, acesta a abandonat.

— Prefer să vă ofer cîte o cafea, a spus acesta.

Cei trei s-au îndreptat către popotă.

— Un gît de rom ? a propus „tataia" cu țăcălie.

— Un gît de rom, au acceptat Mermoz și Coursault.

În momentul acela, popotarul a întrebat :

— Dintr-al dumneavoastră, *domnule Comandant ?*

Cei doi caporali au lăsat să le scape din mîini cețile aburinde și și-au lipit brațele de coapsele goale încremenind în poziție de drepți.

— S-a terminat, a suspinat comandorul Berdal, zis „Plisc de Oțel", comandantul grupului de la Damasc. Eram prieteni. Acum, redevin un superior.

Cum să nu fi iubit Mermoz Siria, chiar înainte de a fi cunoscut Palmyra ?

Printre imaginile, strălucitoare sau confuze, pe care le-au depozitat în memoria mea diversele etape, al căror număr nu-l mai pot socoti, cinci sau șase se detașează cu precizie, plenar, aproape sacre. De fiecare dată cînd mă cufund în contemplarea lor, ele îmi procură o voluptate spirituală prin intermediul căreia am senzația că mă apropii de însăși substanța intimă a universului. Sosirea mea la Palmyra face parte din acest tezaur neprețuit.

Veneam de la Damasc, cu un avion militar. Ziua scăpăta cînd aparatul s-a angajat în defileul ce despica lanțul muntos al deșertului. A ieșit din el parcă purtat de razele asfințitului. În purpura diafană ce părea să ne incendieze din toate părțile, mi-a răsărit în față un imens găvan, înconjurat de dune și de munți, în mijlocul căruia se înalța un vast templu. Acest templu era însăși Palmyra care, în incinta formată din coloane sfărîmate, arcade prăbușite, forme misterioase și semne tainice venite dintr-o altă epocă, își adunase minusculele case albe aidoma unei turme surprinse în căușul pustiului. În spațiul acesta gol, arid, zimțuit de jur împrejur, lumina căpăta o viață supranaturală. Era unica floare, unicul rod al dezolantelor în-

tinderi. Iar bicisnica așezare omenească, tupilată printre grandioasele ruine, supusă, umil, protecției lor, părea să reunească în ea toate elementele tragice ale vremelnicului și ale veșnicului.

Avionul, pilotat de un sergent scund, vînos, bronzat și vesel, a aterizat într-un soi de pustietate.

Alături de un cort, cu o mansă de vînt în vîrf, un automobil Ford preistoric, atît de cîrpit încît nu mai avea nici o formă, părea un ciudat animal la odihnă. Cînd ne-am instalat în bizarul vehicol, sergentul mi-a spus :

— Iată tot ce-a rămas din escadrila de la Palmyra. Regiunea a devenit foarte calmă. Acum patru ani, însă, lucrurile nu stăteau deloc așa. Am avut aici camarazi grozavi.

Mi-a citat cîteva nume. S-ar fi putut să-l fi pomenit și pe Mermoz. De ce l-aș fi reținut ? În 1926, nu știam nimic despre această existență.

Mermoz a aterizat la Palmyra în seara zilei de 14 decembrie 1921. Cum ora și anotimpul semănau cu cele cînd, din văzduh, am descoperit împărătescul cătun, îmi pot lesne închipui cu cîtă violență a marcat această hieratică majestate o sensibilitate mai tînără decît a mea, mai exaltată, mai aproape de ceruri. Mistica-i scăpărare l-a însoțit, apoi, o viață întreagă. Deșertul îți dă, și așa, sensul divinului. Cînd însă acest deșert a fost cîndva centrul unui puternic imperiu, cînd fărîmele monumentelor dau măsura fastului și prestigiului de odinioară, cînd știi că o regină pasionată și superbă a cîrmuit aici popoare dispărute, poezia veacurilor, a pulberii omenești și a unei umbre magnetice fac mai densă și mai vie înrîurirea nisipurilor și-a pietrelor, ce par animate deodată de straniі vrăji.

Întreaga Palmyra era cuprinsă în antica incintă a unui singur templu, acela al Soarelui ce-și înălța capitelurile

în ruină și arcadele gata-gata să se prăvale deasupra piper-nicitelor locuințe beduine. Chiar și viile și livezile se aflau înăuntrul acestor gigantice rămășițe. Care să fi fost dar dimensiunile orașului pe vremea cînd el slujea drept capitală reginei Zenobia ? Cînd caravanele se buluceau venind din toate colțurile imperiului ? Cînd cultivatori, preoți, curteni, scribi dădeau viață bulevardelor sale, templelor, cîmpurilor, dughenelor ? Cînd suverana, încă în viață, intrase, de pe acum, în legendă ?

Cîteva colonade dispersate, cîțiva pilaștri răsăriți din nisip, conturul vag al unui palat ruinat, sau cîte un mormînt, toate risipite pe kilometri. dau imaginației o substanță nebuloasă și infinită

Nu există chip pe care spațiul și singurătatea să-l fi aureolat mai mult decît pe acela al lui Mermoz. Întotdeauna cînd te gîndești la el, e nevoie ca, dincolo de trăsăturile lui, să proiectezi un fundal de nisip, ori de ocean, de pădure virgină sau țancuri vertiginoase. Și este superb că revelația spațiului și a solitudinii i-a fost dată în prag de viață adultă și într-un loc unde vehemența mută a deșertului se îngemăna cu urmele unei civilizații fabuloase.

În momentul în care Mermoz ateriza în capitala moartă a reginei Zenobia, Palmyra era un *bled* * în stare pură. De jur împrejur, pe zeci de kilometri, numai nisip, fără urmă de vegetație. Nici un drum, una sau două piste, abia vizibile, pentru cămile. De altfel, caravanele erau rare. Triburi beduine vrăjmașe cutreierau deșertul. Garnizoana se compunea din treizeci de senegalezi ** și din-

---

* Bled, termen arab desemnînd o așezare complet izolată și destul de sărăcăcioasă. Într-un sens argotic mai larg : văgăună, cap de țară. (N. T.).

** Toate coloniile — și Senegalul era una din ele — erau obligate să furnizeze trupe pentru forțele armate franceze, formînd așa-numitele regimente coloniale (N.T.).

tr-o companie de meharişti, recrutaţi printre nomazii localnici, de o fidelitate îndoielnică. Figurînd ca post asediat, Palmyra se retranşase în spatele a patru rînduri de reţea de sîrmă ghimpată. Legăturile şi aprovizionarea depindeau integral de avioane. Iar acestea, depindeau la rîndul lor de starea destul de precară a motoarelor din acea vreme şi de starea vremii care, prin furtunile, ploile torenţiale şi simunurile sale, făcea adesea zborul imposibil.

Pe scurt, Mermoz s-a trezit izolat de restul lumii. Chiar din prima zi, toate amănuntele existenţei sale au fost impregnate de acest element cu totul nou. Dormea în cort, pe un pat pliant pe care-l adusese în avion. Mînca doar carne de cămilă presărată cu nisip, care era prezent în toate : în hrană, în băutură, în aerul pe care-l respira. Pentru orice fleac : săpun, hîrtie de scrisori, era nevoie să aştepţi fie venirea unui camarad de la Damasc, fie puţin probabila trecere a unei caravane. Ecourile evenimentelor din Europa, sau chiar din Siria, nu parveneau nicicum în acest fund de lume ; ele îşi pierdeau, pe parcurs, şi sensul şi importanţa. Nu mai exista nimic în afara deşertului străjuit de munţi, a templului transformat în furnicar şi a ciclopicelor ruine.

Şi atunci, în garnizoana înaripată care devenise escadrila, s-a stabilit acea regulă de bază a colectivităţilor umane restituite naturii şi depinzînd numai de propriile lor resurse. Convenţiile, gradele nu mai contau. În această subită dezgolire, meritele şi demnitatea fiecăruia au dobîndit rangul pe care, de fapt, îl meritau. Nimic n-ar fi putut să-l fericească mai mult pe Mermoz care a suportat întotdeauna muşcînd zăbala nedreptatea şi falsa clasificare a valorilor.

În zece zile a numărat, cu bucurie, şase misiuni. Fiecare dintre ele putea să-l ducă la moarte. O ştia. Dar bărbaţii foarte tineri au harul înnăscut ca instinctul lor să

refuze ceea ce raţiunea admite. Iar ei nu trăiesc decît prin instinct.

Filosofia escadrilei era dintre cele mai simple : Mermoz o rezuma astfel : „Viaţa trebuie luată aşa cum e".

Şi, în acest sfîrşit de decembrie, problema cea mare pentru el şi camarazii săi era cum să celebreze mai fastuos sărbătorile. Urma, pentru prima oară, să le petreacă departe de mama sa, de prieteni, de această copilărie prelungită, protejată, de care-l mai legau nenumărate fire. În următorii zece ani, n-avea să aibă niciodată prilejul de a petrece sărbătorile de iarnă lîngă ai săi ; Spania, Africa, America îl vor ţine captiv. Dar atunci va fi deprins, călit în meseria sa de vagabond. În Siria, Palmyra cea tainică şi moartă avea să-l însemne, în seara de 24 decembrie 1921, la cîteva zile după împlinirea celor douăzeci de ani, cu adînca pecete a dezrădăcinării.

În ciuda eforturilor conjugate ale membrilor escadrilei, festinul a fost cam anemic. Vremea proastă împiedica aprovizionarea. Ploaia care transformase împrejurimile Damascului într-o imensă băltoacă, nu îngăduia decolarea avioanelor. La Palmyra lipsea pînă şi pîinea. Exista un cuptor, în schimb nici tu făină, nici tu o aşchie de lemn. Descurcăreţii escadrilei au furat nişte făină dintr-un sat inamic, alţii au adunat mărăcini uscaţi, i-au îndesat în cuptor, i-au stropit cu benzină şi au dat foc. Dar vai, ce a ieşit a fost un soi de pap cleios şi scîrbos. Neavînd încotro, s-au aşezat la masă fără pîine. Meniul, rod al unei ingeniozităţi şi al unei perseverenţe infinite, a fost următorul :

Berbec cu sos vinegreta
Pulpă de berbec
Cotlet de berbec.

Drept unic desert, un sfert de sfert de gamelă de basamac. Firește, cîntecele și rîsetele n-au lipsit, dar mulți dintre cei care au plecat să se culce în corturile lor cu burta goală au evocat cu melancolie mesele de-acasă.

Revelionul se anunța și mai prost. Ploua cu nemiluita. Terenul de la Palmyra, atît de uscăt de obicei, se prefăcuse într-un adevărat smîrc. „Festinul" de ajun secătuise puținele provizii și amărîta lor rezervă de băuturi. Foametea se instalase pe jumătate.

Pe 31 decembrie, pe la miezul zilei, sub corturile lor șiroind de ploaie, piloții ciuliră deodată urechile. Neîncrezători la început, au trebuit să accepte, totuși, evidența. Prin răpăitul monoton al ploii, un zgomot de motor se apropia de teren. Au țîșnit cu toții din adăposturile lor. Un avion executa manevrele de aterizare. După anumite semne particulare ale aparatului, a fost recunoscut și cel care-l pilota. Era un faimos băutor.

„Cum naiba o fi reușit să decoleze de la Damasc pe o vreme ca asta ?" se întrebau cei de jos.

Mai apoi s-a aflat că terenul fiind prea mocirlos, pilotul a rulat pe o pistă improvizată din scînduri așezate de-a dreptul pe noroi. Aici, la Palmyra, terenul, mai exact glodul, era însă gol-goluț. Avionul s-a dat peste cap. Cu toții s-au repezit să-l salveze pe pilot. L-au găsit cu capul în jos, atîrnînd din carlingă. Dar pe cînd se trudeau să-l extragă de acolo, s-au pomenit înjurați de mama focului :

— Bandă de imbecili, zbiera el, tîmpiților ! Gîndiți-vă la sticle. V-am adus o încărcătură întreagă și voi o lăsați să se prăpădească !

A fost atît de convingător, încît spirtoasele au căpătat prioritate ; în timpul ăsta, reținut doar de centura de siguranță, cu umerii în mocirlă, tipul continua să urle :

— Grăbiți-vă, fir-ar să fie, acuși se desface lada iar molanu-i pe cinste !

Lada însă nu s-a desfăcut, camaradul a fost degajat şi anul 1922 întîmpinat cum se cuvine.

În acest an Jean Mermoz i-a aparţinut Palmyrei. Luarea de contact se operase. Viziunile delirante ale primelor zile se potoliseră. Noţiunea despărţirii, cu alaiul său de regrete anticipate şi nerăbdătoarele, confuzele întrebări asupra viitorului îi erau, încă, necunoscute. În această arenă încremenită, peste care juca umbra veacurilor, timpul îşi pierdea sensul. Mermoz se găsea în acea stare privilegiată pentru adevărata cunoaştere, cînd nu tu porneşti în întîmpinarea actelor vieţii, ci le laşi pe ele să vină spre tine. Făcea parte din Palmyra întocmai ca şi nisipul, ruinele, soarele. Palmyra i-a modelat, în schimb, esenţa sa virilă cea mai bună. Lucrurile s-au petrecut fără să prindă de veste, de la o zi la alta, amestecate cu munca sa cotidiană şi obişnuitele sale îndeletniciri. Dar truda şi distracţiile acestea erau de o asemenea natură încît a dobîndit o forţă interioară şi o puritate de care s-au zdrobit toţi demonii subtili care l-au asaltat mai tîrziu. În această existenţă, activă şi totodată minerală, fiecare săptămînă şi-a adus biruinţa, bucuria, virtutea.

Mermoz se apucă de atletism. Aleargă, aruncă greutăţi. Călăreşte împreună cu spahiii, încalecă pe cămile împreună cu mehariştii. Umerii se lăţesc. Torsul se bombează. Grumazul poartă mai ferm capul cu trăsături fine şi plete lungi şi ondulate.

Seara, Mermoz şi Coursault pescuiesc broaşte în ochiurile cu apă stătută ce băltesc între două dune. Şi, în timp ce stelele oţelii se înalţă deasupra oceanului de nisip calcinat, ei pîndesc, tăcuţi, strîngînd în mîini un soi de arbaletă cu nişte săgeţi aidoma harpoanelor, fabricate chiar de ei.

Pentru vînătoare făcuseră rost, cine știe de unde, de un vechi pușcoci cu cocoașe pe care-l încărcau, în loc de alice, cu cabluri de tensionare a aripilor tăiate foarte mărunt. În nopțile cu lună, așteaptă, în dosul rețelelor de sîrmă ghimpată, ivirea vreunei gazele. Știu, în principiu, că depășirea acestor rețele este interzisă după asfințit, dar își zic că norocul veghează asupra lor. Așa s-a făcut că într-o seară cînd Coursault s-a aventurat primul, absorbit în întregime de ușoara deplasare a umbrei unui animal, șase beduini au sărit pe el. Dar în același moment s-au pomenit cu un veritabil ciclon care s-a abătut peste ei. Propulsat de tinerele sale forțe, Mermoz izbește cu pumnii, cu picioarele, cu capul. În cîteva clipe, banda e împrăștiată. Între mîinile lui Coursault, care se căznește să priceapă ce s-a întîmplat, tremură străvechiul pușcoci încărcat cu sîrme tocate mărunt.

De săptămîni de zile escadrila n-a mai primit scrisori. Mijloacele de comunicație între Franța și Siria sînt încă prost organizate. Poșta funcționează doar cu intermitențe. Odată ajunsă la Beirut, corespondența trebuie să parvină la Damasc, iar acolo să aștepte cine știe cît caravana ori avionul.

Mermoz este dintre cei care suferă cel mai mult de pe urma acestei lipse de vești, a acestei tăceri. Pasionata sa tandrețe pentru mamă e în neliniște. La fel ca toți băieții sensibili, Mermoz, pe măsură ce a crescut a inversat rolurile, acum copilul e mama. O conjură să se îngrijească, să evite oboselile la care o expun meseria de infirmieră și inima sa nicicînd secătuită. E bolnavă... Are nevoie de ea... O îndrumă și, din depărtare, îi dăruiește tinerețea sa, vigoarea, credința în viață.

Nici un ecou drept răspuns la atîta iubire. S-ar părea că o prăpastie de netrecut separă Franța de Palmyra.

Dar iată că într-o bună dimineață un avion aterizează, rulează către corturi și pilotul, ridicat în picioare în carlingă, strigă înainte de a coborî :

— Hei, cei din corturi, poșta-a-a-a !

Aparatul e luat cu asalt. Flăcăii aproape se încaieră între ei. În sfîrșit, fiecare își are pachetul. Mermoz numără, numără plicurile. Sînt 44 cu totul, cele mai multe purtînd scrisul mamei. Se așază direct pe jos, lîngă roata unui avion. Unii s-au rezemat de fuselaje, alții s-au ghemuit sub aripi. Mermoz s-a apucat să citească.

Pilotul care tocmai aterizase îl strigă :

— Auzi, bătrîne, mai e și chestia asta pentru tine.

Mermoz se uită fără să priceapă prea bine la sticla de coniac pe care i-o întinde camaradul și face, sîcîit, un gest de refuz.

— Pot să gust ? întreabă pilotul.

Cu capul între mîini, cu fruntea și obrajii umbriți de învolburarea părului, Mermoz nu răspunde. Pilotul destupă sticla, trage un gît, și o trece vecinului. Acesta o duce distrat la buze, fără să-și desprindă ochii de la scrisoare. Următorul procedează la fel. Sticla colindă din mînă-n mînă. Băieții beau și citesc în același timp. Ceru-i ca de sticlă. Soarele frige. Sînt fericiți. Cînd sticla ajunge și la Mermoz e gata golită. Ce-i pasă ! E la a cincisprezecea scrisoare. Beat de tandrețe.

Mermoz descoperă Deyr ez Zõr și Eufratul. Survolează caravane, survolează pista de veacuri și meandrele nenumărate ale bătrînului fluviu, supraviețuitor al marilor civilizații hrănite de el.

Mermoz explorează Damascul încrustat între munții săi roșietici și miraculoasele sale livezi. Damascul arab, inaccesibilul, împărat peste credințe și voluptăți. Damascul

basmelor şi al poemelor, cu dughenile sale, cu moscheile, cu visurile sale patetice şi înflorate.

Din acest oraş care de fiecare dată îl lasă copleşit, Mermoz aduce la Palmyra, la *el acasă*, o recoltă pe care o contemplă cu o bucurie şi o gravitate religioasă de copil. Sînt şaluri, covoare, perne, ţesături pictate. Cu ele îşi decorează locuinţa, cortul adică. Patul de campanie se preface în divan. Pereţii de pînză se acoperă de culori vii. În această chiţimie de 5 metri pătraţi, metamorfozată graţie draperiilor beduine şi ţesăturilor de Damasc, Mermoz se retrage ca să mediteze, să viseze, să regăsească atmosfera studioului de pe Avenue du Maine, naivităţile şi jocurile sale de artist. Îşi închipuie că nu se află în acest colţ pierdut de lume, ci undeva în Montmartre. Iluzia devine completă în ziua în care primeşte două pachete cu cărţi trimise de maică-sa. Predomină, firește, volumele de versuri.

Formatul e minuscul. Ediţii ieftine. Copertele sînt presărate cu floricele. Am văzut cîteva din ele în locuinţa din Rocquigny a doamnei Mermoz.

— Nu eram bogată, mi-a spus ea, şi atunci luam ce era mai ieftin şi cîntărea mai puţin.

Am văzut şi ţesăturile care împodobiseră cortul lui Mermoz la Palmyra. Subzistă în aceste draperii uşor decolorate, în aceste cărţi niţel obosite o anume ingenuitate, o prospeţime liceană, o boemă adolescentină, ceva emoţionant, autentic, simplu, ceva ce Mermoz a păstrat întotdeauna. Toate acestea mă ajută să-l văd, pe acest băiat robust de douăzeci de ani, întins pe patul său divan sub cortul smălţuit de arabescuri islamice, citind cu glas tare, între două zboruri deasupra deşertului, versuri din Musset, Baudelaire sau *Viaţă de boem* *. Din cînd în cînd, îşi saltă capul, aruncă o privire peste vreuna din comorile aduse

* Roman plin de scene amuzante şi picareşti aparţinînd scriitorului francez Henri Murger (1822—1861). (N.T.).

de pe țărmul Eufratului sau din dughenele Damascului, și scoate un suspin de fericire. Deprinde farmecul singurătății.

Deșertul veghează însă. Fără nici un avertisment, ciclonul izbucnește din seninul cerului și din nemișcarea pămîntului. Nu se poate spune dacă se abate asupra taberei sau o azvîrle în sus. Trîmbe de nisip fumegă pînă la firmamentul devenit brusc negru. Un vînt de o violență sălbatecă despică, sfîșie, mușcă, smulge. Corturile se zgîlțiie, se năruie, zboară. Oamenii orbesc. Înspăimîntate, dobitoacele se culcă. O turbare galbenă bîntuie universul. Adăpostul lui Mermoz e crăpat în două, despicat ca de un paloș uriaș. Podoabele din el sînt învertejite de uragan, răscolite, împrăștiate.

„Viața, își spune Mermoz, trebuie luată așa cum vine, zilele rele se duc, le iau locul cele bune".

Avea dreptate. Căci iată că peste fruntea lui se și apleacă umbra Șeherezadei și a celor *O mie și una de nopți.*

La trei kilometri de bază existau cîteva morminte. Unul dintre ele era al reginei Zenobia ; o grotă adiacentă adăpostea cîteva izvoare de ape termale și sulfuroase, celebre încă din antichitate pentru proprietățile lor binefăcătoare.

Nu odată, împins de exaltarea-i caracteristică, Mermoz dormise în cavoul suveranei. Admirase frescele. Își interzisese, după cum interzisese și camarazilor, să ia cu sine drept amintire cel mai neînsemnat obiect. Adesea se scăldase în izvoare.

Aceasta o putea face zilnic, exceptînd vinerea care era rezervată căpeteniilor localnice. Dar tocmai această interdicție le stîrnise curiozitatea lui și lui Coursault.

Într-o vineri cei doi prieteni s-au îndreptat așadar spre izvoarele reginei Zenobia.

Cavoul îi întîmpină cu o tăcere desăvîrșită. Pătrund sub pămînt prin intrarea pe care o foloseau de regulă, se dezbracă și plonjează în apa caldă care destinde și fortifică. Cînd sînt pe punctul de a ieși, Mermoz ciulește urechea și-i face semn lui Coursault să tacă. Niște glasuri răzbat de dincolo de peretele ce părea să astupe grota. O iau în sus, pe curentul de apă sulfuroasă ; pe măsură ce înaintează, peretele devine tot mai scund și, brusc, printr-o crăpătură, zăresc un superb corp de femeie.

Ținîndu-și răsuflarea, lipiți de piatra poroasă, cei doi privesc. În penumbră, iată că se conturează încă o nuditate. Cele două femei își vorbesc, iar Mermoz și Coursault știu destulă arabă ca să priceapă că una dintre ele e servitoarea și cealaltă stăpîna, soție a unui șeic beduin. Cu siguranță, străjeri și sclavi veghează prin apropiere. Niciodată un șef nu și-ar lăsa soția să meargă undeva neprotejată. Și dacă ar surprinde un „ghiaur" contemplîndu-i chipul fără văl, interzis privirilor bărbătești, l-ar ucide fără cruțare. Iar aici, nu-i vorba numai de față ! Fascinat, Mermoz nu clintește. Deodată, tînăra se răsucește, oferind ochiului trăsăturile sale copilărești. Capul cu păr ondulat, încastrat în fisură, e aproape lipit de al său. Gura i se întredeschide. Dacă țipă, cei ce-au comis sacrilegiul sînt sortiți unei morți sigure.

Nemișcat, Mermoz privește; privește întruna. Se scurg cîteva secunde. Nu se aude în grotă decît murmurul izvorului. În loc să strige, tînăra surîde. Abia atunci Mermoz se retrage.

Va reveni adesea vinerea, la căderea serii, la cavoul reginei Zenobia. Întotdeauna singur.

Și astfel, Mermoz a cunoscut din deșert izolarea, meditația, ciclonul și cele mai fermecătoare imagini. Dar car-

nea sa, pielea sa nu fuseseră încă marcate de adevărata amprentă a pustiului. Nu-i simţise ucigaşa răsuflare. În clepsidra Palmyrei, clipa aceasta nu era departe.

O primăvară scurtă şi violentă se instăpînise peste dune. Pretutindeni unde clipea un ochi de apă, răzbătea o vegetaţie pipernicită şi efemeră. Triburile beduine se puseseră în mişcare, căutînd noi locuri de păşunat. Coborau dinspre Eufrat către Palmyra. Efervescenţa războinică se răspîndea, cîştiga teren.

În răstimpul celor trei luni, Mermoz izbutise să se impună superiorilor săi. Înţeleseseră că pot conta, mai mult decît pe oricare altul, pe acest băiat serios a cărui unică bucurie era să fie în aer. Era desemnat pentru cele mai primejdioase misiuni, pe vremea cea mai proastă. Mermoz devenea tot mai stăpîn pe meserie. Lăsînd orgoliul deoparte, ştia că, din prima sa zi de pilotaj, nu avusese nici o secundă de slăbiciune. Era stăpîn pe nervi şi poseda un calm pe care-l considera garanţia esenţială a siguranţei sale. Şi, deşi avea conştiinţa faptului că, faţă de alţi piloţi mai vechi, era încă „boboc", simţea că depăşise stadiul uceniciei.

În prima săptămînă a lui martie 1922, însoţit de un locotenent observator, primise misiunea să lanseze un mesaj lestat destinat garnizoanei din Homs şi să depisteze cu aceeaşi ocazie un *djich* * semnalat în zonă.

La întoarcere, timpul s-a stricat. Ploaie, ceţuri, nori... Pierzînd drumul, Mermoz a continuat să zboare timp de patru ceasuri, pînă la epuizarea completă a carburantului şi să aterizeze, în plin deşert, la 180 de kilometri de Palmyra.

---

* Formaţie de războinici nomazi (N.T.).

în apropierea locului de aterizare campau două triburi nomade, unul ostil, celălalt favorabil francezilor. Aviatorii au cerut protecția acestuia din urmă. Locotenentul a plecat pe o cămilă la Palmyra, urmînd să trimită de acolo carburantul necesar. Mermoz a rămas lîngă aparat.

Doi beduini înarmați i-au ținut tovărășie ca să-l apere de vecinii care voiau să distrugă „tayera" *. Mermoz dormea sub aripi, mînca „kuskus" **, și-i învăța franțuzește pe noii săi amici. Neavînd ceas, meșterise un soi de cadran ca să țină socoteala orelor. Au fost destul de lungi. Aventura a durat patru zile și o încăierare risca să izbucnească în orice moment. În dimineața celei de a cincea zi, coloana de ajutor și-a făcut apariția. Era formată din mecanicul lui Mermoz, o călăuză, cîțiva meharişti și cămilele de povară încărcate cu carburant.

Plinul a fost făcut, Mermoz și mecanicul au decolat salutîndu-i voios pe beduinii prieteni, siguri că vor ajunge la Palmyra în mai puțin de două ceasuri.

Avionul aborda munții care vegheau asupra capitalei reginei Zenobia, pasagerii întrezăreau aproape reverberația oazei și a ruinelor, cînd regimul motorului a început să scadă, iar acesta să degaje o căldură suspectă. Brusc au țîșnit flăcările. Mermoz a tăiat imediat contactul, s-a angajat în glisadă și a izbutit să stingă incendiul. Se afla la o altitudine de 1.800 de metri. Cu elicea în drapel, a planat, a reperat un posibil teren și a aterizat corect pe un soi de șa între două piscuri.

Primul lucru pe care l-a făcut a fost să-și liniștească mecanicul îngrozit de-a binelea :

— Nu sîntem departe de escadrilă, i-a spus el. Ai cuvîntul meu că te scot de aici.

---

* Avion, în limba arabă (N.T.)

** Mîncare locală pregătită din boabe de ovăz, carne de berbec și legume, cu un sos foarte picant (N.T.)

Apoi a examinat aparatul. Ireparabil. Nici măcar apa din radiator nu mai putea fi folosită. Se evaporase din pricina flăcărilor. Mermoz și-a făcut socotelile : dacă ar fi aterizat în plin deșert, pe un teren plat, avioanele pornite de la Palmyra în căutarea sa, l-ar fi putut găsi. Dar care ochi omenesc ar fi fost capabil să descopere minuscula pată a avionului în acest masiv muntos, în acest haos de stînci golașe ?

A rămîne pe loc însemna să se condamne la moarte prin sete. Deci, vor trebui să ajungă la oază pe propriile lor picioare. Calculînd distanța parcursă în zbor, de la punctul lor de plecare, Mermoz a estimat că s-ar găsi la aproximativ o sută de kilometri de escadrilă. O sută de kilometri — asta cu condiția să nu rătăcească drumul — într-un teren complet lipsit de apă și aflat în plină rebeliune.

— Merge, i-a zis el mecanicului. Ajungem. La drum.

Era trei după amiază. Soarele, năpraznic, făcea sudoarea să țîșnească din trupurile lor. Începea cumplita operă a deshidratării. Cînd ziua s-a stins, cei doi s-au oprit. Ca să se orienteze, Mermoz avea nevoie de răsăritul stelelor. Hotărîse să coboare cît mai tîrziu la șes ca să evite riscul de a fi capturat de beduini. Știa ce soartă îl așteaptă în cazul în care ar cădea în mîinile unui trib ostil. Pe tema asta, popota escadrilei zumzăia de povești cumplite și adevărate.

Aceea, de pildă, a locotenentului-pilot Luciani și a sergentului mitralior Giovacchini care-l însoțea, o dramă cumplită concentrînd în ea toată oroarea războiului larvar din deșert. Echipajul s-a văzut nevoit să aterizeze în preajma Eufratului, drept în mijlocul unor triburi răsculate. Capturați de un grup de nomazi ostili, cei doi au fost torturați cu sălbăticie. În calitatea sa de șef, locotenentul a avut

parte de un tratament de o cruzime specială. Mai trăia cînd i-a fost spintecat pieptul ca să i se smulgă inima. Sergentul, ciuruit de pumnale, a fost abandonat pe nisip, crezîndu-se că-i mort. Și-a revenit în simțiri odată cu căderea nopții și a izbutit să se tîrască pînă la un post francez. Îndelungi îngrijiri și o constituție de excepție au făcut miracolul posibil : omul a fost salvat. La cîteva luni după aceea, o companie de meharişti a pus mîna pe torționari. Au fost deferiți curții marțiale. Sergentul a compărut ca martor.

— Pe care din inculpați îi recunoașteți ? l-a întrebat președintele.

— Pe acesta și pe acesta, a răspuns sergentul corsican.

Și, în timp ce-i desemna, i-a doborît pe amîndoi cu cîte un foc de revolver.

Mermoz mi-a povestit această tragedie într-o zi pe cînd dejunam pe Champs-Elysées. Nu știu dacă această istorie a precedat sau a fost ulterioară aventurii sale din munții Palmyrei, dar au existat destule altele la fel de adevărate pe care le știa în ceasul cînd își trăgea sufletul, așteptînd ivirea stelelor, în tăcerea nisipurilor și a nopții.

În sfîrșit, ele au apărut. Mermoz s-a cățărat pe un tanc și și-a trasat itinerarul după harta cerească. Urmat de mecanic au mărșăluit toată noaptea. Cînd s-a crăpat de ziuă, soarele le-a devenit călăuză. Abia atunci a început adevărata luptă. Împotriva pietrelor care se rostogoleau sub picioare, a ocolișurilor la care-i obliga stîncăria, a zăpușelii ce sporea din oră-n oră, o oboselii care turna plumb în picioare și le rupea șalele. Dar, mai ales, împotriva setei. Nici pic de salivă în gură, sau, cînd era, părea că-i de smoală. Clești de foc strîngeau gîtlejul. Transpirația desăvîrșea istovirea corpurilor secătuite de vlagă, scorojite.

Mermoz continua marșul cu pasul său măsurat de aflet, reconfortîndu-l pe mecanic, cercetînd împrejurimile. Ziua s-a stins. Nu scăpaseră încă dintre munți. Și tot printre ei se aflau după o nouă noapte de mers.

Efortul furnizat de Mermoz devenise un automatism. Ceea ce numim voință plutea undeva în afara lui. Ea trăgea după sine corpul. Mecanicul îl urma.

În zori, cei doi au atins buza lanțului muntos, dar Palmyra nu se zărea. Instinctul i-a suflat lui Mermoz că n-o să mai reziste multă vreme. Picioarele nu-l mai ascultau. Nisipul plăsmuia fantome. Umflată monstruos, limba îi umplea gura. Trebuia să aleagă calea cea mai scurtă, oricît de mare ar fi fost riscul de a da peste vreun grup de beduini răsculați.

Ajuns la șes, Mermoz a reperat o pistă (mai tîrziu avea să afle că era cea care lega Deyr ez Zor de Palmyra) și s-a îndreptat către ea. Mecanicul, nemaiputînd înainta, Mermoz l-a tîrît pînă la drumul caravanelor. Acolo nefericitul n-a mai rezistat și s-a prăbușit. După ce a zgîlțîit în zadar masa inertă a coechipierului său, Mermoz l-a săltat în circă și a pornit mai departe. Curînd însă a început să se împleticească.

„Dacă izbutesc să mai merg, e o șansă în plus și pentru el și pentru mine..." i-a trecut, vag, prin minte ca și cînd ar fi fost vorba de cu totul altcineva.

L-a lăsat pe mecanic și a continuat. După cîteva ore se prăbușea, la rîndu-i, de-a curmezișul pistei. Străbătuse, fără o picătură de apă, patruzeci de kilometri în plin munte și douăzeci prin pustiu. Calculul său s-a dovedit exact; căzuse în imediata apropiere a Palmyrei. A fost găsit, zăcînd în nesimțire, de către o patrulă de meharișți, comandată de un adjutant breton, care-și făcea obișnuitul rond.

Avea buzele vinete, iar limba, umflată îngrozitor, nu mai încăpea în gură.

În timp ce cîţiva ostaşi porneau, în galopul cămilelor, să-l salveze pe mecanic, Mermoz era transportat la escadrilă. Şi-a recăpătat cunoştinţa abia pe seară, dar asta ca să cadă într-un somn care a durat două zile. Cînd s-a trezit, primul lucru pe care l-a cerut a fost să zboare. De acum, trata cu moartea de la egal la egal.

Primise acolada cea mare.

Aventura lui Mermoz îl adusese pînă la pragul pe care nu-l treci niciodată de două ori. O uşoară greşeală de calcul, o slăbiciune fizică sau psihică survenită cu numai cîteva ore mai devreme şi meharistii ar fi adus la Palmyra — admiţînd că l-ar fi găsit — doar cadavrul său. Mermoz s-a convins că posedă sîngele rece, intuiţia şi rezistenţa necesare ca să înfrunte chiar şi situaţii disperate. Cînd, odată trezit din somn, a resimţit aceeaşi dorinţă de a zbura, a avut, cu siguranţă, sentimentul că adevărata sa căsătorie cu aviaţia se săvîrşise pe deplin. Ştia acum ce înseamnă suflarea morţii. Dar prefera să moară zburînd, decît să trăiască fără zbor.

Intuise, încă de pe vremea uceniciei de la Istres, care îi este destinul. După halucinantul marş peste munţi şi prin deşert, această intuiţie se transformase în acel soi de convingere profundă, intimă, pe care o dobîndeşti o dată pentru totdeauna şi la care nu te mai gîndeşti apoi niciodată. Simţul eroic se născuse în Mermoz în acea zi.

Aici se conturează elementele unei probleme pe care o ridică, în cazul destinelor aparte, aspiraţia la glorie sau, dimpotrivă, refuzul acesteia, ambele stări fiind proprii unor anumite caractere. De ce, s-ar putea întreba unii, să atribuim o asemenea importanţă unei pene ? Fără ea, ar fi fost

Mermoz un pilot mai puțin bun ? Meritele sale n-ar fi rămas aceleași ? Și dacă un accident soldat cu bine contribuie atîta la glorie, nu cumva există și alți aviatori care au trecut prin situații asemănătoare, ba poate chiar mai primejdioase, mai cumplite și totuși au izbutit să scape ? Este oare drept ca cineva să profite mai mult de pe urma unui eveniment nefericit decît de o serie de succese, dar fără elemente dramatice și să se vorbească despre el altfel decît despre ceilalți camarazi, aflați în aceeași oală ?

Nu știu dacă e drept sau nu. Știu însă că numai marile încercări, marile căderi, marile reușite și marile șanse fac mare un om. E clar că o viață hrănită cu ele nu poate fi considerată drept o succesiune de întîmplări fericite. Trăsnetul nu cade niciodată în același loc. Ca să se repete e nevoie de ceva care să-l atragă. Primejdia și triumful nu încoronează decît frunțile alese ; Mermoz aparținea acestui nobil sînge. Aterizînd în munții Palmyrei din Siria, bechia avionului său a tras începutul unei lungi brazde epice.

Reacția celor de la escadrilă a fost unanimă. Nu mă refer la felicitările primite din partea căpitanului său, nici la acelea ale comandantului Denain, mai-marele peste forțele aeriene din Levant, prezentate cu prilejul unei vizite de inspecție. Nu mă refer nici măcar la propunerea pentru o citare pe ordin de zi, propunere care s-a pierdut în maldărul de hîrțoage întocmite de comandantul de escadrilă. Cel mai important a fost atitudinea camarazilor săi și a ofițerilor.

Modul în care s-a smuls din ghearele morții, istorisirea mecanicului, firescul deșteptării, dorința de a zbura imediat, i-au adus acel respect fără ștaif, greu de exprimat

prin cuvinte, acea inflexiune specială în prietenie care reprezintă recompensa maximă ce poate fi primită de un om de la tovarășii săi.

Reacția șefilor n-a întîrziat nici ea : în locul vechiului Bréguet pierdut în munți și incendiat de o coloană trimisă în acest scop, i-a fost încredințat un aparat nou-nouț, modelul cel mai recent, primul avion sanitar din deșert.

— Acum nu mai am ce să-mi doresc, a declarat Mermoz.

Ca să fie înțeleasă natura bucuriei sale, să ne amintim de temerile pe care le avusese la gîndul că, într-o zi, va fi obligat să bombardeze triburile dizidente.

În loc de a incendia, a nimici, a ucide, mîna sa sigură și conștiința de om și pilot îl desemnaseră să salveze răniți și bolnavi pierduți între dune.

Zboară în ajutorul celor doborîți de febră, a mutilaților pentru care intervenția rapidă a unui medic sau chirurg reprezintă o chestiune de viață și de moarte. Ce miracol pentru acești nefericiți care, vlăguiți, sîngerînzi, au fost scuturați zile de-a rîndul în spinarea unei cămile, să vadă apărînd pe acest mesager al sănătății, al speranței, în sclipitorul său avion. Mermoz a devenit un brancardier înaripat.

Imposibil să nu te gîndești la adolescența lui, impregnată de povestiri de spital și de inepuizabila caritate a doamnei Mermoz, infirmieră la Laënnec ; acum, cînd el zbura pe deasupra deșertului către sălile de operație, ea își petrecea zilele la dispensarul din Pontoise care-i fusese încredințat.

Printre nenumăratele scrisori pe care i le-a trimis Mermoz în această perioadă, puține cuvinte sînt la fel de emoționante ca cele de mai jos :

„Bolnavul era complet sfîrşit şi cît a durat drumul medicul i-a făcut întruna injecţii. La 1.200 de metri altitudine. *Doar tu lipseai, draga mea măicuţă.*"

Încă de pe atunci, Mermoz nu se „tocmea" cînd era vorba de muncă. Din clipa în care a primit avionul său sanitar, eforturile sale n-au mai cunoscut limite. A aterizat peste tot unde era cu putinţă să fie aşezate roţile unui aparat ca să-i încarce pe cei care aveau nevoie de ajutorul său. Zboară deasupra Eufratului. Aterizează la Damasc. Este la Beirut. Revine la Palmyra ca să plece din nou. Sînt săptămîni cînd parcurge mii de kilometri ceea ce cu avioanele din acea vreme reprezenta, pentru un tînăr pilot, o fantastică cheltuială de energie fizică şi nervoasă. Puţin îi pasă. Mai mult, se îmbată cu propria-i oboseală. E mîndru să poată închina unei opere umanitare forţa tînără a muşchilor săi şi proaspăta ştiinţă a zborului. Deci, zboară şi salvează. Impetuozitatea sa vitală şi nevoia de a ajuta sînt admirabil împletite.

Dar orice exaltare trebuie plătită şi, mai cu seamă, aceea care impune, într-un climat cumplit, uzura organismului.

În iulie, două uragane de nisip devastează complet escadrila. Piloţii vieţuiesc sub pămînt, într-o răcoare — extrem de relativă — de +48° la umbră. La întoarcerea dintr-o evacuare sanitară, pe cînd se pregătea să aterizeze, Mermoz a simţit că se pierde. O ameţeală cumplită, picioare care se-nmoaie, pielea în flăcări. „Măciuca-n moalele capului", la ale cărei lovituri rezistase timp de nouă luni, îl doborîse acum. Abia i-au ajuns puterile să se rostogolească din carlingă şi să se tîrîie pînă la pat. Timp de trei zile a zăcut inconştient într-un adăpost subteran în

vreme ce afară simunul umplea deșertul de urgia sa galbenă. Cîtva timp, după ieșirea din comă, Mermoz n-a mai fost același. Trupul, supus unui antrenament riguros, își redobîndea rapid vigoarea. Sistemul nervos fusese însă, în mod sigur, zdruncinat. Cu o bruscă și dureroasă acuitate, Mermoz a realizat dintr-o dată că Palmyra constă, de fapt, în cîteva hectare de teren limitate de patru șiruri de sîrmă ghimpată și două sute de kilometri de deșert. Că viața sa sentimentală se rezuma la scrisorile sosite sau cele care urmau să vină. Că scurgerea timpului devenea perceptibilă numai datorită trompetului care suna cele patru momente ale zilei. În rest, pustietate fără ecouri. Zgomotele universului se pierdeau înăbușite de nisipuri. Cu creierul gol, cu mintea împăienjenită, se scutura de apatie doar cînd trebuia să zboare, ca apoi să recadă într-o stare de totală inerție. Căldura infernală (la prînz termometrul atingea 70°), hrana și apa dubioase, lipsa unui confort elementar, și el și camarazii transformați, de aceste condiții de existență, în niște dulăi arțăgoși, totul concura pentru ca depresiunea morală a lui Mermoz să devină de nesuportat.

Trăia, ca să spunem așa, într-un permanent punct de rupere. De două ori, acest punct-limită a fost depășit. Primul caz mi-a fost relatat de Coursault, al doilea chiar de Mermoz.

Plecat într-o misiune, avînd o pană, absent vreme îndelungată din pricina motorului care se cerea reparat, Coursault n-a revenit la Palmyra decît după cîteva săptămîni. A adus cu sine, conform tradiției, o încărcătură serioasă de băuturi. După ce în tovărășia cîtorva camarazi, și-a sărbătorit cum se cuvine întoarcerea la escadrilă, el

și cu Mermoz au părăsit popota. Cei doi prieteni voiau să celebreze numai între ei bucuria revederii.

Era o noapte cu lună plină. Deșertul și ruinele se confundau într-o strălucire în care omul nu-și mai avea locul. Beți amîndoi, țineau fiecare cîte o sticlă plină de coniac.

— Încotro ? a întrebat Coursault.

— La capătul pămîntului, a răspuns Mermoz.

Capătul pămîntului însemna cele patru rînduri de sîrmă ghimpată. Un pușcaș senegalez, eben african, stătea de sentinelă. Urlete lugubre de cîini răzbăteau dinspre bordeiele beduine răspîndite printre ruinele Templului Soarelui.

Mermoz bea și vorbea, vorbea și bea. N-avea decît douăzeci de ani. Era beat de alcool, de oboseală, de deșert, de singurătate. S-a pornit să plîngă, să geamă, aidoma cotarlelor din Templul Soarelui. Același lucru l-a făcut și Coursault. Și amîndoi au rămas să scîncească acolo pînă la primele săgeți de foc ale implacabilului soare ce se înalță peste pămîntul pustiu.

Coursault a trebuit să plece. Mermoz a rămas singur, fără un tovarăș de nădejde, să lupte împotriva miasmelor nisipurilor și a caniculei. Și-a amintit atunci de cocaină și cum, la Metz, îl ajutase să scape din tentaculele plictisului. În Siria, acest drog era o marfă curentă. Și-a procurat-o și, timp de o săptămînă, a prizat regulat. Dar zeii, odată aleși, sînt geloși. Ei nu îngăduie nimic în afara propriului lor cult. Pilotînd, Mermoz a remarcat că reflexele nu-l mai ascultă. O nesupunere abia perceptibilă, dar pentru el a fost de ajuns ; la douăzeci de ani, ca și în ajunul morții, gesturile legate de zbor erau pentru el sacre. De cum a aterizat la Palmyra, s-a repezit să arunce ce-i mai rămăsese din pudra albă după o dună, dincolo

de terenul de zbor. Obișnuința se crease însă și sistemul nervos fusese intoxicat. A doua zi, Mermoz suferea din pricina lipsei drogului. Și, deși știa că ceea ce face este absurd, a revenit la dună.

— În patru labe, ca un animal, mi-a povestit el, am scotocit, am scormonit nisipul în nădejdea stupidă că voi regăsi cîteva grăuncioare de stupefiant. De atunci, nu m-am mai atins niciodată de așa ceva.

Am dezvăluit aici această confidență pentru că, înainte de orice, vreau să arăt ascensiunea lui Jean Mermoz către propriul său adevăr. El este inseparabil de lupta pe care și-a impus-o ; șapte ani mai tîrziu, gestul său mitologic de a bloca, cu propriii săi umeri, avionul ce risca să se prăvale într-o prăpastie din Anzi n-ar avea întreaga sa semnificație dacă, din toate etapele parcurse, n-ar domina, superb, animalica scormoneală din nisipul Palmyrei.

Același nisip, același deșert care, pentru o clipă, îl dezbinaseră pe Mermoz, i-au redat, prin biruința repurtată asupra lor, o noțiune mai justă a propriei sale forțe, o mai mare severitate față de el însuși. Nimic nu călește mai vîrtos voința — pentru cel menit să înfrîngă — decît slăbiciunile și abandonurile ; creuzetul ei sînt tocmai voluptoasele lor tentații. Cînd Mermoz s-a ridicat în picioare, după inutilele sale căutări și a înțeles degradarea pe care o comporta acest act, a renunțat pe loc la orice evadări artificiale. În clipa aceea a știut că salvarea nu poate veni decît de la el. S-a simțit mai sigur și mai pur.

Și-a redobîndit pacea interioară, în pofida arșiței care nu se domolea și a muncii vlăguitoare.

A renunțat la băutură, a sporit exercițiile sportive, și-a impus să citească și mai mult. S-a străduit să uite de sine ca să poată participa la umilele existențe din jurul său.

Intr-o dimineaţă a surprins un tînăr ostaş înlăcrimat. Chestionîndu-l cu blîndeţe a aflat că nefericitul urmează să fie repatriat fiind tuberculos, că e inapt de muncă şi că plînge gîndindu-se la viitorul care-l aşteaptă acasă. L-a îmbărbătat zi de zi, iar cînd băiatul a plecat i-a dat o scrisoare pentru maică-sa. Aceasta l-a primit pe bolnavul de la Palmyra exact aşa cum se aşteptase Jean. Ostaşul i-a scris, dînd doamnei Mermoz numele de „Providenţă". Mulţumindu-i, Mermoz spunea :

„E o bucurie atît de sănătoasă să poţi face un pic de bine. E singurul lucru de care nu se poate să ne dispensăm în viaţă. E o fericire atît de lesne de obţinut. Un om lovit de soartă are dreptul la devotamentul celor mai norocoşi decît el."

Era o perioadă cînd Mermoz se simţea fericit. În sfîrşit, fusese înaintat sergent, cu solda plătită retroactiv pe un an de zile astfel că a putut trăi nespusa bucurie de a trimite cîteva mii de franci mamei sale. A fost citat pe ordin de zi. La aniversarea morţii lui Guynemer*, a fost desemnat să primească fanionul escadrilei din Palmyra. Comandanţii săi îi solicitau avizul — lui şi numai lui — de cîte ori era vorba de un zbor primejdios. Îl dădea, roşind, dar ca pe un ordin, pe un ton, firesc, de comandă. Ofiţerii îl urmau fără să se formalizeze. La douăzeci de ani se anunţa forţa unui caracter ieşit din comun.

Faptul de a fi cunoscut gustul morţii şi pe acela al decăderii şi de a le fi dominat i-a dat lui Mermoz o tărie aparte. Prăbuşirile fizice datorate epuizării l-au mai pus de cîteva ori la pămînt, dar de fiecare dată s-a restabilit

---

* Georges Guynemer, as al aviaţiei franceze din timpul primului război mondial, a fost doborît în 1917, avînd la activ 54 de victorii aeriene (N.T.)

rapid și fără complicații neurologice. Devora eternul berbec în cantități pantagruelice și ciorchini întregi de curmale. Dimineața, la deșteptare, înghițea șase ouă. Cu toate acestea, era numai mușchi și tendoane.

Gusta, cu atît mai bine, atunci cînd se ivea prilejul, plăcerile orașelor de care viguroasa sa tinerețe era privată. Evacuările sanitare îl conduceau adesea la Damasc. De obicei, se înapoia imediat după terminarea misiunii. De două sau trei ori, comandantul său, care-l iubea și dorea să-i ofere posibilitatea unei destinderi, i-a ordonat să petreacă, în capitală, cîteva zile. Prînzurile de căpcăun și escapadele în cartierele rău famate se țineau atunci lanț, fără să-i afecteze nici sănătatea, nici prospețimea sufletească, nici echilibrul.

Dimineața se ducea la piață, vrăjit de culorile și trepidația de acolo. Era însoțit de o maimuțică, pe nume Boubou, mascota uneia din escadrilele cantonate la Damasc. Era o mare expertă în materie de ouă, și iată cum și-au dat seama : ouăle cumpărate de popotari de la piață erau în bună parte de nemîncat, pe cînd cele șterpelite de Boubou și ascunse de ea într-un pod cu fîn se dovedeau, întotdeauna, excelente. Mermoz a avut ideea să ia cu el maimuțica și cei mai pezevenghi dintre negustori tremurau în fața flerului acesteia.

La 24 decembrie, Mermoz se afla la Damasc. Adusese cu avionul două cazuri urgente și ar fi putut să petreacă noaptea în marele oraș, luîndu-și revanșa pentru Ajunul famelic de anul trecut. Nici gînd de așa ceva. Aprovizionarea Palmyrei, chiar dacă se înregistraseră oarecari progrese, continua să fie precară. Mermoz a burdușit avionul cu tot ce i-a îngăduit punga să cumpere și și-a reluat zborul. În ziua aceea se prezenta la escadrilă un spectacol de revistă al cărui autor era.

Mermoz era un camarad perfect, fără să fie darnic cu prietenia. Amabil cu toată lumea și gata oricînd să facă un serviciu, își desfereca greu inima. Rezerva aceasta se datora timidității, unei profunde vieți interioare și sentimentului că darul prieteniei trebuie să rămînă întreg și nu suportă mărunțirea.

Am întîlnit cîțiva oameni pentru care cuvîntul „prieten" era sacru. Mi-am întemeiat și eu o bună parte din existență pe această noțiune. Dar n-am întîlnit pe nimeni care s-o fi implantat cu atîta sfințenie în suflet ca Mermoz. Printre multe altele este și asta una din minunatele lecții pe care a dat-o prezența sa pe pămînt.

La Palmyra, Mermoz a avut doi prieteni ; unul vechi, dacă putem folosi acest termen, pe Coursault, cu care împărțea totul : rufăria, banii, uniformele, plăcerile și tristețile, și altul nou : Etienne.

Este meschin și pueril să cauți o ierarhie atunci cînd e vorba de sentimente profunde. Cînd un om are inima îndeajuns de mare ca să iubească de mai multe ori sau mai multe ființe, prietenia nu cunoaște grade de comparație, mai cu seamă la cineva ca Mermoz a cărui natură nu putea admite, în ordinea afecțiunilor, nimic care să nu fi fost total. E jocul acesta al nuanțelor care diferențiază sentimentele mai bine decît intensitatea lor. Văzută din acest unghi, am putea spune că Etienne i-a inspirat lui Mermoz o tandrețe de o calmă perfecțiune.

Cei doi tineri s-au cunoscut la Palmyra. Etienne era și mai rezervat, și mai secret decît Mermoz. Ceea ce la Jean era atenuat de frumusețea sa, de blîndețea și farmecul său, căpăta la Etienne o formă aproape dezagreabilă. În ochii tuturor, băiatul trecea drept un urs.

Era de statură mijlocie, cu chipul ascuțit, împroșcat de pistrui și cu înfățișare ascetică. Gesturile erau lente, delicate, vorbea puțin, dar foarte exact în exprimare, cu un ușor accent rural din Champagne. Singura lui asemănare cu Mermoz era părul, pe care-l avea lung și ondulat. O vreme s-au observat în tăcere, ca deodată, fără ca cineva să fi putut descifra evoluția sentimentelor lor, să se constate că între ei domnește o înțelegere perfectă. Nu și-au manifestat niciodată această afecțiune. Dar cînd erau împreună, formau un bloc. Mermoz îl proteja pe Etienne, iar acesta îi închinase o adorație oarbă, îndărătnică, gravată odată pentru totdeauna ca și trăsăturile sale de țăran. La fel avea să fie, mai apoi, în Franța, în Africa, în America. Patru continente poartă urmele acestei prietenii.

Zboruri, primejdii, puritate, prietenie... Mermoz a deprins la Palmyra tot ce-i era necesar pentru viață. Cunoscuse vraja pe care o știu numai ființele alese care au dăruit deșertului o parte din existența lor. Demonul nisipurilor și al solitudinii se furișase în însăși substanța sufletului său. Lungile zile petrecute sub soarele copleșitor, noaptea lunară, inumană cînd gemuse lîngă îngrăditura de sîrmă ghimpată, ținînd isonul cîinilor beduinilor, simunul galben și dens care smulgea corturile reprezentau tot atîtea farmece inexplicabile. Își cunoscuse, fără s-o știe, propriul său adevăr. Măsura acestui privilegiu n-a avut-o decît în momentul în care a trebuit să se gîndească la plecare. Venise anul 1923. Odată terminate cele optsprezece luni de Siria, urma să se reîntoarcă în Franța. I-a scris doamnei Mermoz :

„Mai ales, măicuța mea dragă, să nu spui că sînt egoist. Te iubesc din tot sufletul și îmi lipsești. Nu mai e

nevoie să ți-o spun. O știi și singură. Dar temperamentul meu independent, aș zice chiar sălbatec, e în perfectă armonie cu această imensă singurătate, ea însăși teribil de sălbatecă. De aici provine ceea ce aș putea numi seninătatea mea. Uneori, am impresia că m-am schimbat. În ce sens ? Asta n-aș putea-o încă spune."

Mermoz împlinise douăzecî și unu de ani. Ce va face în Franța după isprăvirea permisiei și a ultimelor luni de serviciu ? Nu-și dorea, pentru nimic în lume, să rămînă în armată. Era imperios atras de aviația civilă. Dar, după ce o forțase pe mama lui să suporte o despărțire atît de îndelungată, cum s-o osîndească la una pe viață ? Și, în același timp, cum să renunțe la o meserie care apucase să-i intre în sînge ?

„Îmi va fi greu să părăsesc aviația, spunea el. Am impresia că am practicat-o dintotdeauna. Se potrivește atît de bine firii mele, încît găsesc în ea sentimentul unei depline siguranțe. Dar te am și pe tine. Îmi ești mai dragă ca orice pe lumea asta și nu știu ce aș face ca să-ți dăruiesc fericirea și liniștea pe care le meriți și de care ai atîta nevoie."

Astfel glăsuia iubirea lui Mermoz pentru mama sa. Dar cealaltă dragoste, cea pe care i-o dezvăluise infernul de la Istres și binecuvîntarea Palmyrei se dovedea implacabilă. Alegerea se făcuse de la sine.

La 12 ianuarie, Mermoz părăsea Palmyra, luîndu-și de la ea un rămas-bun în care lăsa o parte însemnată din propria-i ființă. Presimțea că petrecuse acolo zile ce nu se mai repetă într-o viață de om.

După cîțiva ani, Mermoz afla că lîngă Templul Soarelui fusese construit un hotel. Și-a simțit ochii aburindu-se de lacrimi și a rostit, așa ca să audă doar el :

„N-aș mai putea reveni niciodată acolo".

Cartea a doua
LINIA

I
LA PĂMÎNT

La sfîrșitul lui februarie, Mermoz și Coursault au fost îmbarcați pe nava *Lotus*. Singura grijă care-i preocupa era aceea de a stoarce toate plăcerile posibile din cele trei luni de permisie.

Siria îi expedia acasă cu buzunarele pline, bărbați în toată puterea cuvîntului, avînd orgolioasa conștiință a primejdiilor învinse și a faptului că tot ce au avut de făcut, au făcut bine. Întoarcerea căpăta aura obișnuită tuturor revederilor după o absență prelungită. Franța le apărea nouă, tandră, cu brațele larg deschise. Acum era rîndul ei și nu al deșertului să zămislească miraje.

Cei doi prieteni erau superb echipați pentru această reîntîlnire. Divorțul dintre regulament și uniforma lor era complet, unica sursă de inspirație fiind propria lor fantezie. Veston bleu-deschis cu revere, cravată în dungi, chipiu de cavalerie, azur pe fond roșu, cizme și centură cu diagonală ofițerești, cravașă la subțioară, un trecut deja glorios și douăzeci și unu de ani — nu era oare de ajuns ca să te simți buricul pămîntului ?

Singura escală, cea de la Alexandria, s-a acordat perfect cu această stare de spirit. Egiptenii treceau tocmai printr-o criză de anglofobie acută și amiciția lor seculară pentru Franța friza exaltarea. Cei doi piloți au fost primiți ca niște triumfători, sărbătoriți delirant la restaurante, spectacole, pe străzi, în cartierele cu dame. Pînă și zarafii,

pe care nimic nu-i înduioşează, le-au vîndut lirele sterline cu cinzeci de centime sub cursul curent.

Lotus a ridicat ancora. Pe punte, Mermoz şi Coursault priveau cum se topeşte în zare pămîntul Orientului. N-a apucat bine să dispară din ochii lor şi un frison cumplit l-a zgîlţîit pe Mermoz. A recunoscut pe dată şocul acesta subit. Celebra „lovitură de măciucă".

— Mă duc să mă culc, a spus el. Mîine n-o să mai am nimic.

La Marsilia, l-au debarcat pe o brancardă. Printr-un fenomen bizar, dar destul de frecvent, boala care, în Orient, trecuse pe alături atingîndu-l doar, acum că-i părăsise ţărmurile, se abătuse asupra lui cu o virulenţă nemaipomenită.

Cît a durat traversarea Mediteranei a rămas, în stare de inconştienţă şi numai tresăririle trupului pradă a unei febre pustiitoare, semnalau că mai e în viaţă. Cînd Jean i-a fost adus la Pontoise, doamna Mermoz s-a trezit cu un soi de muribund. Se poate lesne imagina groaza care a cuprins-o pe această femeie nervoasă, bolnavă, extenuată de nopţile de gardă, ce trăise doi ani cu obsesia întoarcerii fiului ei. Se temuse că va muri de bucuria revederii ; a fost cît pe-aci să fie ucisă de spaimă la vederea acestei palori cadaverice, a acestei cumplite descărnări.

După numai zece zile avea de înfruntat un căpcăun care rîdea în hohote şi plesnea de vitalitate. Constituţii ca cea a lui Mermoz nu pendulează prea mult între viaţă şi moarte. Cu o stupefacţie plină de încîntare, maică-sa urmărea performanţele nesăţioasei sale pofte de mîncare.

Curînd acest hău avea să înceteze să fie unicul obiect al stupefacţiei sale. Fiul care luase drumul Orientului şi cel care se întorsese de acolo nu erau identici. Nu-şi prea recunoştea feciorul în acest atlet de bronz a cărui slăbiciune făcea să iasă şi mai bine în evidenţă umerii eroici

și chiar, dacă părul lung, acest păr pe care nici unul din tartorii cazărmii nu reușise să-l taie, rămăsese același, el adumbrea acum o expresie cu totul diferită. O îndrăzneală calculată, o siguranță de bărbat împlinit, o nerăbdare reținută, o fermitate de șef, iată ce învăța, treptat, treptat să citească doamna Mermoz pe fruntea bombată, largă și înaltă și pe buzele încă ușor copilărești. Iar în ochi, o lucire fixă și îndepărtată, venită parcă dinăuntrul ființei și polarizată de un astru nevăzut, lucire care-o speria.

În acele momente, fără să-și spună mai nimic, a fost hotărît între ei că Jean nu va avea altă meserie decît aviația.

Cu toată vehemența unei duble resuscitări, Mermoz și-a înfipt în viață dinții săi albi. Era bogat. Adusese din Siria șaptesprezece mii de franci, iar Coursault cincisprezece mii. Pentru a nu ști cîta oară au pus din nou fondurile lor în comun, împărțindu-le în trei părți egale, fiecare dintre ele urmînd să asigure plăcerile lunii în curs. Cu chipiile azurii pe fond roșu pe-o ureche și cravașele la subțioară, cei doi au pornit la asaltul bucuriilor.

Chiolhanuri, femei, încăierări... Aidoma permisionarilor veniți, în urmă cu cîțiva ani, de pe front, aveau același sentiment că li se datorează totul. Cunoscuseră oare civilii care-i înconjurau simunul și penele de motor, limba umflată de sete și urletele cîinilor printre ruinele scăldate de clarul de lună ale Templului Soarelui ?

În expedițiile lor, Mermoz și Coursault se completau de minune. Timiditatea care-l împiedica pe Jean să facă primii pași atunci cînd era vorba de o femeie, Coursault o ignora cu desăvîrșire. Abordajul îl făcea el ; farmecul și frumusețea lui Mermoz acționau după. La bătaie, însă, îi pierea orice rezervă. Forța sa nativă, antrenamentul, cu-

noașterea boxului francez îl făceau redutabil. Vînzătorii unui ziar de dreapta au aflat-o pe pielea lor cînd, cu prilejul unei gîlcevi izbucnite în Montmartre, Mermoz a lungit pe șase dintre ei pe trotuar.

Poate că doamna Mermoz ar fi izbutit prin simpla sa prezență (era mult prea indulgentă față de fiul său ca să procedeze altfel) să-i tempereze ardorile bahice, dar imperativele meseriei, organizarea unor noi centre de Asistență publică o țineau departe de Pontoise. Cînd prima tranșă din bugetul lor a fost epuizată — cu mult înaintea datei prevăzute — Coursault a plecat să-și tragă sufletul la ai săi, la Fénières, iar Mermoz la bunici, în casa copilăriei sale de la Mainbressy.

S-au regăsit la Pontoise la 1 mai. Venise și doamna Mermoz ca să-și pregătească plecarea la Lille, unde fusese numită infirmieră-șefă a unui pavilion de turberculoși dintr-un spital proaspăt inaugurat. Înfloreau liliacul și lăcrămioarele, undele Oisei păreau repoleite de primăvară. Cei doi amici au atacat cu nerăbdare cea de a doua lor tranșă financiară.

Între două crize cumplite, calmate cu eter, Max Delty, prietenul din adolescență al lui Jean, participa la festinurile lor. Cînd gărzile i-o permiteau, doamna Mermoz li se asocia, cu un simț al tinereții și o înțelegere admirabile.

Bugetul prevăzut pentru cel de al doilea exercițiu al permisiei a fost epuizat mai repede chiar decît primul. Cei doi s-au pomenit într-o seară la Paris fără o lețcaie, avînd în cîrcă și două pipițe. Din fericire, doamna Mermoz urma să plece în aceeași seară la Lille și, ca atare, casa de la Pontoise era liberă. Jean și Coursault îmbarcară efemerele lor cuceriri pentru o partidă la țară, treabă care le-a încîntat. Noaptea tîrziu, după lungi plimbări pe jos și cu barca, perechile se întoarseră acasă. Mobilele și lucrurile erau încă la locul lor, mutatul urmînd să se facă abia

peste cîteva săptămîni. Tuturor le era foame și sete. Mermoz s-a dus după proviziile și sticlele ce mai rămăseseră la bucătărie. Agapa s-a terminat printr-o beție generală.

Singurul pat, ce-i drept mare, se găsea în odaia doamnei Mermoz. Cei patru s-au culcat de-a valma, adormind imediat. Înainte însă de a se dezbrăca, Coursault a vrut să intre în baie, dar s-a pomenit că ușa-i încuiată.

— Pesemne că mama a luat cheia din greșeală, l-a liniștit Jean.

Coursault s-a trezit primul: Și-a aruncat o privire încețoșată peste odaie, și-a amintit cele petrecute în ajun și a zîmbit. Dar zîmbetul i-a înghețat brusc pe buze : ușa de la baie era întredeschisă. I-a dat un ghiont lui Mermoz care nici n-a clintit. A fost nevoie de alte trei sau patru ca să-l aducă, în sfîrșit, la trezie.

— Jean, baia e deschisă, a șoptit Coursault.

Mermoz și-a tras pe frunte claia de păr și s-a otărît :

— Ești beat criță, lasă-mă să dorm.

Era pe punctul de a se cufunda din nou în somn cînd o zgîlțîitură l-a așezat în fund : niște pași teribil de familiari urcau scara. Au trecut cîteva secunde și, în prag, a apărut maică-sa.

Avea o bonetă și un șorț albe, iar în mîini un platou pe care abureau patru cești de cacao cu patru cornuri calde alături. Saltul de crap al lui Mermoz și-al lui Coursault le trezise pe cele două dive care-și frecau acum pleoapele. Între timp, cu tonul cel mai serios din lume, doamna Mermoz spunea :

— Sînt noua femeie de serviciu, domnule Jean ; mama dumneavoastră mi-a poruncit să am grijă de dumneavoastră.

Mermoz le-a înhățat de ceafă pe sărmanele fete năucite și a tunat :

— Afară cu voi, afară imediat !

Doamna Mermoz s-a întors către fereastră, cutremurată de un rîs greu de stăpînit.

În aceeași casă, Mermoz instalase o cameră care era copia fidelă a cortului său de la Palmyra. Aceleași draperii, aceleași perne, aceleași covoare. Avea pentru această încăpere o adorație mistică. Treptele care duceau spre ea, le urca numai în genunchi.

Ultima treime a rezervei lor siriene a fost epuizată de Mermoz și Coursault cu mult înainte de terminarea permisiei, așa că, în iunie, cînd s-au prezentat la regimentul 21 de bombardiere de la Nancy tot ce mai aveau era o monedă de doi bani. În fața grilajului cazărmii, Mermoz a expediat-o printr-o sfîrlă și a spus :

„O luăm de la capăt".

Gestul era același ca la Beirut, dar în repetarea lui apăruse un element nou, stînjenitor. Sfidarea luase locul credinței. O dezinvoltură brutală se substituie exaltării ce-l stăpînise atunci cînd debarcase în Orient. Trei luni de viață dezlănțuită întunecaseră întrucîtva reflexele Palmyrei. Spiritul nu mai avea rolul esențial. Exigențele fizice, comprimate timp de optsprezece luni într-un corp atît de viguros, își luaseră o revanșă mult prea rapidă. O experiență din care Mermoz ieșise derutat, tocmai pentru că era făcut să trăiască mereu stăpîn pe sine însuși. Derutat și anesteziat parcă. Într-atît încît acceptase ceva care în Siria i se păruse cu neputință și anume să rămînă, mai departe, în cadrele armatei. Venise la Nancy cu intenția să se pregătească pentru școala de la Versailles și să devină ofițer-pilot.

Norocul său — și acela al aviației franceze — a vrut ca regimul de la escadrila a 3-a la care a fost afectat să-i reînvie cele mai triste amintiri de la Istres și Metz.

Mai întîi, a fost despărțit de Coursault, numit la o altă escadrilă a regimentului. Apoi i-a fost interzis să mai poarte superba sa uniformă-fantezi la care, credea el, avea tot dreptul după cele petrecute în Siria. Galoanele au reînceput să-l apese pe tînărul care le uitase importanța în timpul unui serviciu liber și nobil și a unei permisii trepidante. Fără îndoială, în pofida noii sale ardori, Mermoz s-ar fi acomodat cu disciplina, firesc mai dură în Franța, așa cum s-a acomodat și cu hrana insuficientă și mediocră de la Nancy, nejustificată, de astă dată, de dificultățile Saharei ; ar fi înțeles că misiunile deasupra deșertului și viața seniorială de la Palmyra trebuie înlocuite cu adunările în careu, serviciile de gardă și instruirea tinerilor recruți. Iar zborul, cel de noapte mai cu seamă, nou pentru el, l-ar fi împăcat cu aceste mizerii trecătoare.

Ceea ce nu putea suporta însă era persecuția continuă, meschină, îndîrjită. Cu așa ceva a avut de-a face imediat.

Locotenentul care-l luase în primire, văzîndu-i statura, l-a numit instructor de educație fizică la noii recruți. Mermoz s-a apucat de treabă cu maximum de conștiinciozitate. Într-o dimineață, locotenentul a venit să inspecteze exercițiile. Era foarte cald și Mermoz își scosese vestonul, rămînînd cu pieptul gol. Locotenentul a oprit exercițiul și, plasîndu-se în fața lui Mermoz, a indicat cîteva mișcări, pronunțînd în același timp și un mic discurs despre binefacerile culturii fizice. Ca un făcut, ofițerul era scund, slăbănog, cu umerii asimetrici. În spatele lui, repetînd cu o fidelitate riguros militară toate mișcările lui, se înălța un tînăr Hercule cu musculatură magnifică. Un hohot nestăpînit de rîs a zgîlțîit întregul pluton. Ofițerul s-a răsucit pe călcîie, a priceput... Din momentul acela l-a detestat pe Mermoz și, ca să folosim un termen de specialitate, l-a luat în colimator.

La ce bun înşirăm aici episoadele acestei lupte sordide ? Ele le repetă pe cele de la Metz. Dar la Nancy, Mermoz nu mai era un boboc. Sentimentul propriei sale valori, faptele sale de arme, fraternitatea din deşert (unde-i Palmyra ? avea să exclame el fără încetare cu o dureroasă părere de rău) îi făceau de nesuportat aceste neîncetate şicane. A cerut să fie afectat unei unităţi din Maroc. A fost refuzat întrucît lăsarea sa la vatră era prea apropiată.

Aşa stăteau lucrurile cînd unul din prietenii săi care lucra la cancelaria escadrilei i-a comunicat aprecierile şefului său, locotenentul, trecute în dosarul personal, aprecieri ce se pot rezuma la următoarele : „Subofiţer lipsit de inteligenţă, fără cultură, bun numai să piloteze."

O apreciere de acest gen anula toate şansele unui candidat la şcoala de ofiţeri. Mermoz a cerut comunicarea acestor note. Locotenentul a refuzat. Atunci, Mermoz a făcut apel la căpitanul comandant al escadrilei. Acesta, om cu simţul echităţii, i-a confruntat pe cei doi, a anulat aprecierile şi l-a pedepsit pe locotenent cu arest la domiciliu. Era însă prea tîrziu. Mermoz simţea pentru armată un dezgust definitiv. Amintirea Palmyrei nu ajungea pentru atîta răbdare şi putere de abdicare. În refuz ca şi în acţiune, voinţa sa era la fel de fermă. Nici pledoariile căpitanului, nici cele ale colonelului comandant al regimentului — acesta din urmă fusese impresionat de logica şi stilul unei conferinţe ţinute de Mermoz — n-au avut ecou. A renunţat la şcoala de la Versailles şi a cerut mutarea la o altă unitate. La sfîrşitul lui august, se prezenta la regimentul 1 vînătoare de la Thionville.

Impresia pe care a avut-o la sosire a fost aceea a unei eliberări. Experienţa dobîndită la Nancy îl învăţase să nu

fie mofturos și apoi mai era generozitatea și înclinația lui firească de a avea încredere în viață și oameni. Din spusele piloților care l-au întîmpinat, rezulta că la 1 vînătoare domnea camaraderia și că se zbura mult și bine. În plus, dacă aici nu-l avea pe Coursault, l-a regăsit în schimb pe Etienne, tovarășul său de la Palmyra, adevărată parte a ființei sale. Și-a făcut și alți doi prieteni, pe Guillaumet, pilot ajuns de pe acum la o clasă uimitoare, un tînăr cu chipul deschis și calm, și pe Henri Fournier, vînjos, sarcastic, ostaș fantast, nerespectînd pe nimeni și nimic, îndrăgind doar farsele și plăcerile mesei. Mermoz a fost cît pe-aci să se ia cu el la bătaie cînd s-a prezentat la postul de gardă — prefera să se folosească de pumni decît de galoanele de sergent — dar totul s-a terminat de minune, la popotă, în jurul a cîtorva sticle.

Într-un cuvînt, Mermoz gîndea că ultimele sale opt luni de armată vor trece lesne. Or, un factor de ordin general și altul, de ordin particular cu totul inadmisibil pentru că ținea de viața sa personală, au transformat pentru el Thionville-ul în ocnă.

Subofițerii piloți, confirmați de stagiul lor, de știința de a zbura și de curajul lor, erau rari la regiment și, ca atare, îmboldiți să ceară reangajarea. Mermoz apucase să ceară Companiei de navigație aeriană Latécoère un post de pilot civil. Răspunsul primit de la Toulouse îl îndreptățea să spere că, în momentul eliberării, va fi angajat fără să trebuiască să aștepte prea mult. Dar chiar dacă n-ar fi avut această perspectivă, Mermoz tot n-ar fi semnat o reangajare ; pentru el, „reînhămarea" echivala cu o sinucidere. S-ar putea să fi spus acest lucru cam prea tare ; cert e că atitudinea șefilor săi s-a modificat din acel moment, atît față de el, cît și față de toți cei care procedaseră identic. Micile îngăduințe care fac suportabilă

disciplina cazonă i-au fost, de aici încolo, refuzate, în schimb corvezile au curs : gărzi, instruirea recruților, inspecții, marșuri forțate...

Dacă nici un element nou n-ar fi intervenit, cred totuși că Mermoz ar fi traversat torentul de șicane fără să le pună prea tare la inimă. Era tăbăcit ; trecuse prin Istres, Metz, Nancy fără o sancțiune. Veteran al hărțuielilor cazone, și-ar fi terminat serviciul într-o imunitate relativă. Însă ura unui ofițer a schimbat totul.

Mermoz cucerise favorurile unei femei de moravuri ușoare, care făcuse o veritabilă pasiune pentru el. Chipeșul sergent pilot nu acorda acestei legături o importanță mai mare decît celor pe care le întreținea, simultan, la Paris și la Lille și care s-au destrămat pentru că, scriindu-le în aceeași zi celor două iubite, încurcase plicurile, ceea ce l-a făcut, mai apoi, să rîdă în hohote. Locotenentul N..., din aceeași escadrilă nutrea însă pentru persoana în cauză sentimente foarte aprinse. Într-o seară, cînd Mermoz cobora din trenul de Paris, unde fusese în permisie, însoțit de tînăra în chestiune, a fost surprins de locotenentul N... Să fi fost vorba de o iubire rănită ? De o vanitate ierarhică ? Nimeni n-ar ști s-o spună, dar din acea zi ofițerul respectiv a manifestat față de Mermoz o îndîrjire nedemnă.

Singurul lucru care-l putea împiedica pe sergentul-pilot să iasă în oraș și, deci, să-și întîlnească metresa era o sancțiune severă. Și Mermoz, care pînă atunci n-avusese nici o zi de consemn, nu mai ieșea, practic, de la închisoare. Motivele ? Un șef de rea credință le poate lesne găsi în miile de amănunte ale regulamentelor. Iată cîteva mostre dintre cele utilizate de locotenentul N...

„N-a desemnat la ora fixată pe caporalul de corvoadă."

„Ținută necorespunzătoare în fața recruților."

„Fular, guler ridicat, mîini în buzunare."

„Insuficient pregătit la teoria regulamentului."

„N-a făcut raportul despre o pană pe un formular reglementar."

Cînd apărea o mică intermitență în seria zilelor de pedeapsă, Mermoz era desemnat pentru serviciul de gardă, iar aceste seri cădeau regulat fie în ajunul unei învoiri generale, fie al unei sărbători. Astfel încît, și Crăciunul și Anul nou, singurele dăți — în decursul multor ani — cînd ar fi putut petrece sărbătorile, fiind în Franța, alături de mama sa, el le-a întîmpinat în corpul de gardă de la Thionville.

Ce-i, așadar, de mirare, că a devenit dur, că s-a veștejit sufletește ? Că o sensibilitate atît de vie ca a sa, atît de permeabilă, a căpătat, ca să se apere, culorile și tonul mediului înconjurător ? Că reflexele firești s-au ascuns sub un soi de carapace de brutalitate și vulgaritate ?

Orice manifestare militară i-a devenit odioasă. Cu un an în urmă, în Siria, fusese mîndru cînd îl desemnaseră să preia fanionul escadrilei la comemorarea morții lui Guynemer. La Thionville, sărbătorirea aceleiași comemorări i-a sugerat doar aceste cuvinte :

„Ce corvoadă și ce bătaie de cap în plus."

Se făcea că a devenit cinic și că nu-i mai pasă de nimic. Nu-l mai atingea nimic. Nu-l mai înduioșa nimic.

Avea, în decursul unei zile, doar o oră, poate o oră și jumătate cînd se simțea descătușat : timpul cît zbura. A învățat pe avioanele de vînătoare, extrem de maniabile, propulsate de motoare de o periculoasă putere, acrobația aeriană. După pilotajul aparatelor de observație și al greoaielor bombardiere a deprins meseria de voltijor celest. S-a perfecționat. S-a completat. Neantul fetid care alcătuia restul vieții sale l-a făcut să iubească aviația cu

o dragoste mai dură, mai întreagă, mai patetică. Era singura rază de lumină într-o existență îmbîcsită de dispreț și silă, atît de străină de firea sa.

Pentru cineva care a apucat să-l cunoască pe Mermoz este de-a dreptul dureros să citească asemenea cuvinte :

„N-am cunoscut ura, dar acum știu ce înseamnă."

În tot ce spunea sau scria în acea epocă se regăsesc notele de dezgust ale unei cătane scîrbite. Unde e stilul strălucitor și pur din vremea Palmyrei ?

O singură dată reapare în corespondența lui tonul superb al adevăratei sale ființe. E vorba de aniversarea doamnei Mermoz și Jean îi adresează următoarele rînduri :

„Scumpă măicuță, te iubesc din tot sufletul meu și tot ce ți-aș putea dori e cuprins în aceste cuvinte. Gîndurile mele sînt ale tale și, deci, le cunoști mai bine ca mine. Ceea ce îmi urezi tu, în inima ta, reformulez și eu, în sufletul meu pentru tine."

Acest izvor de tandrețe, oricît ar fi fost el de inalterabil, nu putea calma însă revolta care, cu fiece zi, făcea să fiarbă tot mai aprig sîngele lui Mermoz. Era tînăr, era puternic. Exceptînd munca, răbdarea nu constituise niciodată principala sa calitate. Bruștele sale accese de furie erau celebre printre camarazii săi, accese care prefăceau dintr-o dată ființa cea mai blîndă într-un bătăuș periculos.

El, brancardierul aerian de la Palmyra, el, învingătorul deșertului sirian, a trebuit să suporte, săptămînă după săptămînă, lună după lună, necurmatele umilințe, pierderea libertății, a demnității de om ! Și asta numai și numai pentru că a avut ghinionul să placă unei femei rîvnite de un alt bărbat și că acest bărbat purta pe mîneca vestonului două galoane.

Printr-un joc firesc al sentimentelor, Mermoz a vrut să-și atașeze obiectul acestei competiții neloiale. De fapt, puțin îi păsa de metresa lui, dar era gata să riște orice

numai să n-o cedeze locotenentului N... Acesta îl băga la arest ? Ei şi, sărea gardul. Nopţile amoroase se potenţau prin voluptatea răzbunării. Văzînd primejdiile pe care le înfruntă pentru ea tînărul pilot, juna în chestiune a luat temeritățile lui drept pasiune, ceea ce a făcut-o pe a ei să se aprindă şi mai vîrtos. Prin mijloace lesnicioase într-un mic orăşel, Mermoz a făcut în aşa fel încît ofiţerul să afle cît de vast e imperiul senzual al subordonatului său. Prigoana a devenit şi mai crîncenă.

Prins în acest angrenaj infernal, Mermoz, exasperat de atîta ranchiună şi nedreptate, a început să urască armata, ba chiar şi Franţa.

— Grozavă Republică ! striga el. Libertate, egalitate, fraternitate... La dracu' aceste cuvinte care nu există ! Eu unul sînt anarhist.

Şi adăuga :

— Zău dacă merita să-mi risc pielea şi să muncesc cît patru în Siria.

Această renegare dă măsura stării morale în care se afla Mermoz. Doisprezece ani mai tîrziu strîngea pumnii gîndindu-se la această perioadă din viaţa sa.

— E o adevărată minune, mi-a mărturisit el, că nu i-am pocit mutra lui N..., că n-am dezertat şi că am scăpat de Tribunalul militar.

Acest noroc l-a datorat colonelului Oudemont, comandantul regimentului 1 vînătoare. Mermoz avusese cu locotenentul său o explicaţie care, deşi verbală, putea să-l trimită în faţa judecătorilor militari. Colonelul a fost acela care a blocat cazul. Adus în faţa tribunalului, el s-ar fi soldat cu siguranţă pentru Mermoz cu pierderea gradului, radierea din aviaţie şi, fără îndoială, cu trimiterea la un batalion disciplinar. Dacă Oudemont ar fi fost, aşa cum se

întîmplă, numai un simplu automat, sclav al regulamentului, soarta lui Mermoz ar fi fost să spargă bolovani de-a lungul pistelor africane sub paza temnicerilor şi apoi să se dea definitiv la fund.

Cînd un om s-a aflat pe marginea unei asemenea prăpăstii şi cînd acest om se numeşte Jean Mermoz, îi va rămîne întotdeauna un sentiment de tristeţe faţă de viaţă şi o mare îngăduinţă faţă de dezmoşteniţii incurabili ai soartei.

La începutul anului 1924, „anul contingentului", Mermoz şi-a dat la curăţat unicul său costum civil şi la pingelit cele două perechi de pantofi. La 10 martie a fost martor la căsătoria lui Coursault, care, avînd acum o familie, a hotărît să se reangajeze. Apoi a plecat în concediu şi nu s-a întors la Thionville decît pentru formele de lăsare la vatră. Atunci a pilotat pentru ultima oară avionul său de vînătoare, dedîndu-se la nişte acrobaţii nebuneşti.

Cînd ieşea de la postul de gardă, îmbrăcat în costumul său care data din 1919, a auzit troznetul unei capotări. Caporalul care-i succedase se sfărîmase cu avionul.

La gară îl aştepta femeia. Au luat, împreună, drumul Parisului.

Din clipa în care risipise, cu magnificienţă, paralele aduse din Siria, Mermoz trăise din solda sa de subofiţer şi din primele de zbor, care, aici, în Franţa, erau sensibil mai mici decît cele din Orient. Ce cîştiga împărţise cu maică-sa (care cheltuia cea mai mare parte a derizoriului său salariu pentru îmbunătăţirea hranei bolnavilor de la Lille), chit că, din timp în timp, îi cerea cîte un mandat poştal de douăzeci sau treizeci de franci. Dar oricît de crîncene ar fi fost, uneori, crizele sale financiare, timp de patru ani

cunoscuse siguranța materială a armatei, certitudinea elementară a mesei și patului. Înainte de asta fusese un copil. Pe scurt, avea despre dificultățile brutale, viscerale ale existenței, cele care țin de pîinea cea de toate zilele, o noțiune indirectă, prin terțe persoane : mama, prietenii. Noțiune superficială, destul de abstractă mai ales la o ființă tînără, îndrăzneață și sănătoasă, care, în mod inevitabil, își spune că : „Alții s-ar putea s-o pățească, eu însă nu."

Iată de ce problema viitorului nu l-a îngrijorat cîtuși de puțin, deși toată averea lui se rezuma la o sută cincizeci de franci, un vechi costum albastru și două perechi de pantofi. De cum a ajuns la Paris, prima sa grijă a fost să-și cumpere o pălărie, imensă și neagră, de artist — visase la ea încă de pe vremea cînd locuia pe Avenue du Maine — pe care a așezat-o, mîndru nevoie mare, peste pletele, deja lungi, dar pe care intenționa să le lase să crească și mai mult, și o lavalieră. Pe dată s-a simțit minunat de liber și sigur de ziua de mîine.

Știa pe de rost termenii răspunsului Companiei Latécoère, primit la Thionville. Era înscris printre primii candidați la postul de pilot. Iar dacă această societate avea să-l uite, existau și altele, sau se înființau : Air-Union care exploata ruta Paris-Londra, Farman care asigura legătura cu Berlinul; Franco-Română care-și întindea rețeaua pînă la București. Și chiar dacă, în pofida calităților sale, a rezistenței, a siguranței ca pilot, a științei de navigator nu-și va găsi post la vreuna din ele, se putea angaja, acum cînd cunoștea tainele acrobației, ca pilot de încercare la oricare constructor de avioane.

Chestiunea asta nu era de discutat ; trebuia doar ca cei interesați să afle că e la dispoziția lor. Atunci va pilota avioane noi, sau se va înălța către ceruri noi, fără uniformă, fără gradați, fără aresturi.

Așa vedea Mermoz lucrurile și, luînd un anuar de aviație, și-a propus serviciile tuturor directorilor de linii comerciale, tuturor constructorilor aeronautici.

Aceste scrisori care închideau în ele spații și orizonturi plecau însă din abjectul hotel în care Mermoz și prietena lui își stabiliseră domiciliul. Sărăcia îi constrînsese la o mizeră odăiță, fără aer și lumină, dînd spre un soi de puț fetid, la o cană ciobită și un lavoar șchiop, la promiscuitatea cea mai infectă, la cearceafuri dubioase. De fapt, această ambianță sordidă se potrivea de minune cu tipul lor de legătură. Fata din Thionville nici nu fusese deprinsă cu alt fel de locuințe. Mermoz nu avea pentru ea nici un sentiment serios. Singura atracție pe care o exercitase asupra lui, pe vremea cînd constituia miza rivalității cu locotenentul N..., dispăruse în clipa cînd părăsiseră Thionville-ul.

Mai redobîndea un oarecare preț în ochii săi la balurile de cartier unde se duceau duminica, baluri la care diverși șmecheraș încercau s-o seducă prin mersul lor legănat și tatuajele de pe corp. Atunci tînărul cu ampla sa pălărie neagră și veșnica lavalieră de care-și băteau joc golanii își amintea brusc de cafturile din dormitoarele cazărmilor sau cartierele cu dame și-și arăta teribila sa eficacitate de pugilist. Cînd se bătea, Mermoz se bătea însă pentru el și nicidecum pentru metresa lui. Îi păsa atît de puțin de ea încît n-a întrebat-o vreodată de ce, către ceasurile prînzului, punctuală ca o funcționară, se farda cu grijă și dispărea pînă la trei dimineața. N-avea destui bani ca s-o întrețină, n-avea deci nici un drept asupra ei și nici nu dorea să aibă. Împărțea cu ea patul zicîndu-și :

„Mîine voi avea un post și totul se va termina."

Dar acești „mîine" se înșirau unul după altul fără să aducă vreun răspuns. Diva își bătea joc cu grosolănie de așteptările sale, de „viziunile" lui. În plus, era de o gelo-

zie feroce. Într-o noapte, Mermoz s-a întors după ea. A fost întîmpinat cu cele mai spurcate înjurături, furia s-a năpustit asupra lui să-l zgîrie, să-l muște. A trîntit-o cu un dos de palmă și a șters-o.

Îi mai rămăseseră cîțiva franci. I-a folosit nu ca să achite camera din hotelul de pe rue Réaumur unde eșuase, mai mizerabil decît cel pe care tocmai îl părăsise, ci ca să cumpere timbre. A scris, din nou, tuturor celor care îl puteau angaja ca pilot. Dar chiar și în aceste clipe disperate lui Mermoz nici nu i-a trecut prin minte că ar putea renunța la meseria lui și să caute o alta. Pentru el, o altă existență decît cea de zburător era de neconceput. Cînd a pornit să-și caute de lucru, a fost numai ca să poată aștepta. Firește, nu și-a închipuit că așteptarea va dura atîta. Dar chiar dacă ar fi fost de zece ori mai lungă și încă n-ar fi abandonat. Aviația era pentru el singurul mod de a trăi, unica sferă în care putea respira. Acestea erau dimensiunile afirmării sau ale ravagiilor unei vocații pe care, pînă la vîrsta de optsprezece ani, n-o presimțise în nici un fel.

Această perioadă din viață Mermoz a traversat-o ca un halucinat, ca un iluminat, ca un vizionar care din fundul prăpastiei în care e sfîșiat zărește Astrul, invizibil tuturor celorlalți.

Mermoz n-a fost niciodată ispitit să-și găsească o îndeletnicire stabilă. A preferat posturile pasagere, fără viitor, prost plătite, umile. A fost muncitor necalificat la o societate de motoare, figurant, a spălat garaje, și-a curbat umerii de luptător olimpic prin birouri împuțite copiind adrese plătite cu cincisprezece franci mia de plicuri. O singură dată soarta i-a zîmbit. A pilotat un vechi Sopwith rămas de pe timpul războiului pentru o societate cinematografică, cufundînd-o în Sena (și făcînd zob aparatul) pe Suzanne Grandet, vedeta filmului „Fiica Văzduhului". Aceste momente au fost ca o nouă provizie de oxigen.

Fără pîine, fără adăpost, pășea mai departe către steaua lui.

O vară înăbușitoare toropise Parisul. Soarele pîrlea pălăria cea mare a lui Mermoz. Lipsind foarfeca frizerului, părul crescuse mai mult decît ar fi vrut el să-l lase. Costumul flutura pe un corp redus numai la oase. Îi era foame, o foame chinuitoare. În unele zile, redutabila-sa poftă de mîncare trebuia să fie astîmpărată doar cu o cafea cu lapte. Au fost și zile cînd singura hrană era apa cișmelelor publice. Nu mai îndrăznea să-și arunce privirea asupra vitrinelor brutarilor, ale măcelarilor, să se uite la savantele construcții de bunătăți de după geamurile băcăniilor. Simțea cum i se învîrte capul. A cunoscut ceasuri petrecute în cîte un bistro, în fața unei consumații lungite la nesfîrșit, pentru că nu știa încotro să se ducă. A cunoscut aziluri de noapte, a dormit în casele aflate în demolare, pe diverse șantiere. A fost tovarășul săracilor, al epavelor, al celor fără căpătîi.

Într-un cuvînt, tot ceea ce un om ar trebui să îndure măcar o dată în viață ca să nu uite niciodată apoi mizeria semenilor, Mermoz a trăit în cel de al douăzeci și treilea an al său, avînd șase sute de ore de pilotaj.

Singurul său prieten de la Paris era Max Delty. Cînd acesta din urmă dobîndea un angajament pasager într-un teatru de cartier sau cînd Mermoz găsea o slujbă pentru cîteva zile, se reuneau într-un restaurant avînd ca specialitate carnea de cal, excelentă dealtminteri, și-și ofereau adevărate ospețe de biftecuri crude. Din nenorocire, necruțătoarea boală pe care Max Delty o adusese de pe front îl slăbea neîncetat. Medicii, care se minunau de fiecare dată cînd îl vedeau în viață în ciuda pronosticurilor lor, nu se pricepeau să-i aline chinul altfel decît cu doze masive de eter. Nefericitul consuma cu litrii. Uneori Jean, care-l

îngrijea cînd crizele erau mai cumplite, i se alătura, refugiindu-se în universul viziunilor bizare. Atunci, rănitul de pe front și tînărul pilot șomer rămîneau lungiți unul lîngă altul într-un soi de letargie nefirească.

Cînd avea destui bani, Jean pleca la Lille s-o vadă pe maică-sa. Își peria pînă la urzeală costumul și pălăria și, ca s-o păcălească pe doamna Mermoz, se străduia, în pofida contracțiilor stomacului său, să mănînce puțin ca și cum ar fi venit de la Paris ghiftuit. Maică-sa nu se lăsa dusă de nas și cu multă timiditate îi vorbea de o „situație" pe care i-ar fi putut-o găsi niște prieteni. La asta, Jean dădea din umeri și pleca rîzînd.

Rîsul lui nu era o prefăcătorie. În toate aceste luni tragice, exceptînd rarele momente de depresiune, Mermoz a fost vesel. Pare-se că bucuria de a se simți descătușat din ferecătura militară l-a făcut să accepte cu voie-bună toate asalturile sărăciei. Iar suferințele pe care mizeria i le impunea, ce mai contau ele după setea din deșert și umilirile de la Thionville ? Etapele, bune sau rele, pe care Mermoz le străbătuse în procesul lui de formare ca bărbat îi slujeau acum în lupta pentru dobîndirea propriului său adevăr.

„Voi zbura, voi zbura, voi fi pilot, voi fi pilot" își repeta el în fiece dimineață.

Dacă obsesia aerului se făcea prea presantă, făcea rost de cîțiva gologani, lua tramvaiul și se ducea pe unul din terenurile de zbor din preajma Parisului, la Villacoublay sau Guyancourt, unde, cu o privire înamorată și critică, urmărea exercițiile. Își îmbiba, pur și simplu, simțurile cu mirosul uleiului de ricin, cel care face să freamăte atît de intens nările oricărui zburător, cu zgomotul motoarelor, cu volutele aparatelor pe cer, cu decolările și aterizările.

Uneori zărea cîte un director de întreprindere aeronautică, de companie aeriană, sau cîte un instructor mai important.

— N-aveţi nevoie de un pilot ? întreba el.

Cel interpelat scruta un moment chipul acesta vibrant şi fin de înfometat, pletele răvăşite, ţinuta de pictoraş de la începutul veacului şi îi întorcea spatele ca şi cînd ar fi avut de-a face cu un nebun.

Deloc descurajat, Mermoz revenea la Paris, aruncînd pe drum ocheade midinetelor care-i zîmbeau şi repetînd întruna în sinea sa : „Voi zbura, voi zbura, voi zbura."

Trecea regulat pe la hotelul de pe rue Réaumur, unde nu mai stătea nemaiavînd resursele necesare, dar pe care-l indicase ca adresă în toate cererile sale de serviciu. Într-o dimineaţă a găsit un plic cu următorul antet : „Liniile Latécoère. Toulouse."

Era o convocare la director. Fusese adresată la Lille, doamnei Mermoz, şi retransmisă la Paris prin grija acesteia. Parcele aleseseră mîinile ei ca intermediare. Iată textul acestei scrisori :

LINIILE AERIENE LATÉCOÈRE
Franţa — Algeria — Maroc — Algeria
Companie Generală Aeronautică
S.A. cu capital de 8.000.000 fr.
Sediul Social :
79, Avenue Marceau, Paris (16-lea).
Sediul serv. Exploatare şi Aerodrom
Toulouse, şoseaua Revel
LAT/T 3636. Bx : AD
Toulouse, 28 septembrie 1924

Domnului Mermoz,
la Doamna Mermoz,
Infirmieră-Şefă,
Hôpital de la Charité,
Lille (Nord).

PERSONAL PILOŢI

Domnule,

Ca urmare a scrisorii dvs. din 27 crt., avem onoarea să vă informăm că sîntem dispuși să vă angajăm în calitate de pilot pe Liniile noastre Aeriene după testări satisfăcătoare pe care le veți efectua la Toulouse și pe Liniile noastre.

În consecință, vă rugăm să vă prezentați la Direcția de Exploatare, șoseaua Revel, Toulouse-Montaudran, avînd asupra dvs. brevetul de pilot pentru transporturile publice, livretul de zbor și un pașaport pentru Spania.

Binevoiți a primi, Domnule, cele mai distinse salutări.

P.-G. LATÉCOÈRE
Directorul Exploatării
(Indescifrabil).

Mermoz a fugit la aeroportul Bourget pentru vizita medicală. Cei patru medici de serviciu, după ce l-au supus la toate examenele, l-au felicitat pentru constituția sa. Avea 5,4 litri capacitate toracică și i s-a spus că poate înfrunta cele mai mari altitudini permise omului.

Apoi, a atacat brevetul pentru transporturile publice. A obținut 18 puncte din cele 20 posibile. Putea lua drumul Toulouse-ului.

Biletul de tren costa însă 75 de franci. 20 i-a cerut mamei ; ceilalți i-a cîștigat scriind patru mii de adrese pe plicuri.

Într-o seară de noiembrie a anului 1936, cu o lună înainte ca Mermoz să fi pornit în ultimul său zbor, mă aflam în vasta sa garsonieră din fața parcului Montsouris în care visase să-și adăpostească, în sfîrșit, destinul său de veșnic hoinar. Pregăteam pe atunci, împreună cu fratele meu,

primele numere ale unei reviste pe care o fondasem. Îl rugasem pe Mermoz să ne scrie un material despre cele mai critice momente ale vieții sale. Mă așteptam să se refere la amintiri de pilotaj. Cînd colo, mi-a povestit viața sa de semi-vagabond. Îmi amintesc, cu o dureroasă precizie, și de istorisirea lui și de atmosfera ce ne înconjura.

Mermoz ne invitase la el pe mine, pe fratele meu și pe Jean-Gérard Fleury, un reporter uluitor și un prieten foarte drag, proaspăt posesor, grație lui Mermoz, al brevetului de pilot. Așezat la masa de lucru, cu chipul său mitologic și fratern iluminat de zîmbetul ce ni-l dăruia, Jean și-a cernut amintirile cu glas scăzut și blînd. Vorbea fără fals orgoliu și fără falsă rușine. Cinstit, ca tot ce făcea. Cînd a evocat legătura sa cu fata din Thionville și ceasurile de eter cu Max Delty, mi-a propus :

— Poți să le povestești și pe astea, nu mă jenează, să știi.

— N-are rost, i-am răspuns, nu încă.

Mă gîndeam atunci la cartea pe care urma s-o scriem împreună, consacrată vieții sale. Rezervam pentru acel moment publicarea anumitor episoade care abia în acest context își puteau găsi valoarea și sensul, care doar așa puteau sluji adevărurile despre un destin și de pildă a ceea ce înseamnă autentica măreție omenească.

Acest moment a sosit. Am completat, așa cum mi-a fost îngăduit, acest ultim episod narat de Mermoz, episod ce poate fi citit și în cartea în care, după moartea sa, au fost reunite povestirile și spusele sale.

Era necesar — am această convingere — pentru ca în pragul unei vieți noi să poată fi trasă linia unui bilanț riguros.

Băiatul înfometat care pornește către Toulouse n-a împlinit încă douăzeci și trei de ani. În pofida pălăriei, a ple-

telor, a lavalierei, din tot ce-a fost viața lui pe cînd stătea pe Avenue du Maine nu i-au rămas decît comorile invizibile ale poeziei. Nici din Palmyra n-a rămas decît impalpabila substanță a purității. În schimb, chiolhanurile din timpul permisiei, grosolăniile cazone, nedreptatea comandanților, legătura sa sordidă, azilurile de noapte, tragica lipsă de bani, adresele de pe plicuri, iată stigmatele pe care le duce cu sine la Toulouse și care-i întunecă radioasa bucurie. Va fi nevoie de ani îndelungați ca să șteargă aceste urme și să devină ceea ce fusese atunci cînd a păşit în viață. Iar drumul său, jalonat de performanțe, de triumfuri și de miracole va fi nu numai acela al cuceririi lumii, ci și al propriei sale recuceriri. De acum încolo acest drum nu va cunoaște sinuozități. De acum încolo el intră în linia sa dreaptă.

II
OMUL CU ŢIGARA

În 1918, Pierre Latécoère furniza armatei avioane de tip Salmson, Meridionalul acesta n-avea cine ştie ce cunoştinţe în materie de aeronautică. Era un om de afaceri. De afaceri mari. Toţi cei care mi-au vorbit despre el au făcut-o fără prea multă simpatie. Către sfîrşitul vieţii sale, Mermoz îl judeca, şi el, cu asprime. Latécoère a jucat, indiscutabil, un rol însemnat în campania pe care în ultimii săi ani, a dus-o Mermoz împotriva magnaţilor financiari. Dar şi colaboratorii săi, ca şi adversarii, ca şi piloţii (Mermoz fiind primul) recunoşteau că în privinţa posibilităţilor aviaţiei poştale şi comerciale, omul acesta a fost de o clarviziune genială.

Ostilităţile nu se terminaseră încă, tranşeele sfîrtecau în continuare Europa, tunul mai bătea cadenţa atacurilor şi a contra-atacurilor, cînd Latécoère a conceput planul unei linii aeriene care să meargă din Franţa pînă în America de Sud. Trebuie să ne amintim de starea aparatelor din acea vreme, de raza lor de acţiune derizorie, de fragilitatea şi insecuritatea lor ca să acordăm valoarea meritată acestei viziuni aparţinînd unui industriaş cît se poate de realist. O viziune himerică, de anticipaţie ştiinţifică.

Latécoère s-a grăbit să toarne în forme şi etape concrete ambiţiile sale. La început n-a fost vorba decît de primul tronson al imensei reţele : Franţa — Maroc. Plecarea de la Toulouse (unde-şi avea atelierele) şi aterizarea la Casablanca. Latécoère se pricepea să se poarte cu

funcționarii și serviciile administrative. A scos-o rapid la capăt. Statul i-a acordat sprijin, o concesie, o subvenție. Latécoère și-a fundat societatea și l-a angajat pe Didier Daurat ca director al serviciului de exploatare.

Cei doi și-au împărțit sarcinile. Tot ce ținea de administrație, piețe, negocieri, profituri îl privea pe Latécoère. Rolul lui Daurat a fost acela de a construi linia, de a o organiza și de a-i da impulsul vital. Ca demiurg, omul acesta s-a dovedit făr' de seamăn.

În timpul războiului comandase, cu sînge rece și intransigență, o escadrilă. Descoperise cît se poate stoarce din ființa omenească atunci cînd e confruntată cu primejdia, și prin ce metode, exaltîndu-i eficacitatea, o poți face să se uite pe sine însăși. Elaborase o metodă de conducere făcută din duritate cu un ușor adaos de tristețe. Părerea lui despre oameni era pesimistă, fără a-i socoti incurabili.

„Lăsați-i în legea lor și n-o să iasă nimic bun de aici, își spunea el. Dați-le un scop colectiv, plasați acest scop, prin însăși exigența manifestată, la o înălțime aproape inaccesibilă, circumscrieți-le toate eforturile într-o concurență, într-o emulație necontenită și veți obține din mălăia plămadă omenească o substanță de calitate".

Unii conducători își impun voința prin dragostea pe care o inspiră, prin căldura frățească și molipsitoare cu care-și învăluie subordonații care sînt, în același timp, camarazii lor. Alții, dimpotrivă, au ales solitudinea. Ei nu antrenează după sine ; ei dirijează. Inimile și nervii nu intervin în felul lor de a se comporta ; numai voința și spiritul. N-au nevoie să fie iubiți, sau, cel puțin, n-o arată. Vor să fie ascultați, iar ceea ce fac să fie monumental. Didier Daurat aparține integral acestui tip uman.

L-am întîlnit pentru prima oară în 1929 la Toulouse. La acea dată, linia Franța — America de Sud atinsese

plenitudinea pe care o cunoaște o operă cînd geneza ei se împletește cu desăvîrșirea și cînd reușita ei mai poartă însemnele eroice ale efortului inițial. Daurat guverna un domeniu gigantic și un grup uman incomparabil. Și unul, și celălalt fuseseră forjați de el. Pe terenul de la Montaudran am văzut un bărbat mai curînd scund, îndesat, cu o formidabilă textură musculară. Capul era masiv, cărnos. Un păr negru cobora destul de jos peste frunte. Gesturile și cuvintele, la fel de rare și unele ca și altele, creau, prin stîngăcia lor, poate dorită, o impresie de reținere, de concentrare interioară. Pornită de sub două sprîncene groase, privirea rece, netă, insistentă ținea la distanță. O simplitate absolută. Veșminte neutre cărora, vizibil, cel ce le purta nu le conferise vreodată o cît de mică importanță. Din acest bloc vîrtos și avar în mișcări, taciturn, cenușiu, cu ochii decolorați și ficși se degaja o senzație excepțională de forță, tenacitate, de siguanță în drepturile sale, ca și în îndatoriri.

Era nevoie de un asemenea caracter pentru ca planul conceput în 1918 de Latécoère să fie dus la bun sfîrșit. Nu exista nimic din ceea ce constituie astăzi baza elementară a unei exploatări aeronautice. Nici T.F.F. Nici meteo. Nici terenuri auxiliare. Avioane construite în timpul războiului și pentru război, avînd un unic motor și acela nesigur. O zonă extrem de periculoasă de survolat, constituită aproape în exclusivitate din munți și faleze Un climat prea puțin cunoscut, bîntuit de furtuni și căderi barometrice. Pilotul lupta împotriva atîtor obstacole, gol ca să zicem așa, în carlinga lui deschisă. Totul depindea de valoarea lui, iar aceasta, la rîndul ei, depindea, ca întotdeauna cînd e vorba de o acțiune colectivă, de cel aflat la conducere, de spiritul care anima opera.

Daurat a avut, din primul moment, o autoritate absolută asupra celor patru care constituiau prima echipă. Vannier, Dombray, Delrieux și Moraglia erau piloți de război. Daurat a știut să-i facă să înțeleagă sau să creadă (ce importanță pot avea nuanțele de logică atunci cînd e vorba de un crez) că misiunea lor de pace e la fel de frumoasă, de valabilă, de importantă. Oricare ar fi fost vremea, trebuiau să treacă. *Trebuiau* să învingă și, cu aparate insuficiente, să asigure prezentul, să pregătească viitorul.

La 1 septembrie 1919, linia poștală Toulouse-Casablanca era deschisă. Daurat instalase prima bornă pe drumul către Santiago de Chile. Scopul acestei cărți nu este acela de a expune cum, din săptămînal, curierul aerian a devenit cotidian și nici cu cîte strădanii și acrobații a fost plătită regularitatea lui. Dar pentru a înțelege evoluția lui Jean Mermoz este necesară cunoașterea, fie chiar și succintă, a condițiilor morale pe care, după cinci ani de prezență continuă pe teren, de vigilență neostoită, de inflexibilă exigență față de sine-însuși și față de toți, — fie ei mecanici, piloți, șefi de aeroporturi, inspectori — Didier Daurat știuse să le impună. Curierul devenise o religie. Piloții din primul eșalon, plămădiți de Daurat, au transmis celor veniți mai apoi, pasiunea lor. Aceștia au fost : Lethellier, Poulain, Hamm, Thomas, Enderlin, Bédrignan, Rozès, Deley, Lécrivain. Îi unea o camaraderie fermă și reținută, după chipul și asemănarea patronului. Alsacian, Enderlin doborîse, în slujba kaizerului, patrusprezece avioane franceze. În slujba Franței, Thomas avea la activ același număr de victime. Daurat l-a numit pe Enderlin pilot-șef. Calitățile sale îl desemnau pentru acest post și nimeni nu a protestat. Fiecare era preocupat, numai și numai, de cum să ducă la bun-sfîrșit o sarcină grea, care se putea rezuma cam așa : oricare ar fi fost vremea, poșta trebuia dusă și adusă la orele prescrise.

Piloții știau că Daurat nu tolerează nici cea mai mică slăbiciune. Și, lucru rar, îi erau recunoscători. El le cerea aproape imposibilul, dar tocmai prin asta le făcea imposibilul firesc și-i înălța deasupra lor înșiși. Din pricina lui se simțeau trăind pe un plan superior. Felicita rar, mustra des. Și acești oameni dîrji, chiar dacă mîrîiau uneori împotriva unei observații prea biciuitoare, se topeau pur și simplu la o aprobare neglijent aruncată. Între ei îi spuneau Dédé (reunind inițialele de la Didier și Daurat) dar cînd i se adresau, deși erau de o vîrstă și făcuseră pe front același lucru, îi spuneau, fără efort și nici slugărnicie : „Domnule Daurat".

Era pentru ei un stăpîn ciufut, extrem de aspru, cu care nu puteai discuta și de care le era frică, dar iubeau teama ce le-o inspira. Ceea ce zidise el, zidiseră și ei în același timp și nu era pilot pe lumea asta care să nu-l admire.

Daurat nu-i lăsa pe oamenii săi să se înmoaie de pe urma succeselor. Întreținea la ei o febrilitate de debutanți perpetui. În felul acesta munca își păstra un soi de prospețime, de inedit. Ochiul infailibil al directorului serviciului de exploatare detecta cea mai neînsemnată urmă de oboseală, de descurajare. Nu admitea așa ceva și pilotul respectiv era înlocuit pe loc. Căpăta un post la sol. Pentru zbor, Daurat voia ființe de elită. Stătea în puterea lui să-i facă pe acești oameni să dea ceea ce nici ei nu speraseră să poată stoarce din curajul și tăria lor. Tria și retria neîncetat personalul navigant. Cei care rămîneau însă erau dintr-un aliaj ce nu-și avea seamăn.

În cinci ani, Daurat a epuizat recrutarea printre piloții de război. Atunci și-a aruncat năvodul la cei mai tineri. Printre cei pescuiți astfel s-a aflat și Mermoz.

A debarcat la Toulouse în dimineața zilei de 13 octombrie. După ce a consultat orologiul din gară și a constatat că are timp berechet, a luat-o pe jos, pe șoseaua spre Revel, cale de șapte kilometri pînă la aeroportul de la Montaudran. Mersul prin aerul proaspăt a sporit și mai mult tumultul din sufletul său. Pășea spre victorie. Lunile de cazarmă la Nancy, la Thionville și chiar cele petrecute pe caldarîmurile Parisului nu i-au diminuat nici flacăra speranței și nici mîndria. Jurase că, orice s-ar întîmpla, va fi pilot și liber. Își respectase greul legămînt. Înainta, cu pași largi, către hangare, către un aeroport, către avionul ce-i va fi încredințat. Avea în buzunar scrisoarea prin care era poftit să vină la muncă, dar și citațiile prin ordin de zi, împreună cu carnetul său de zbor. Cînd vor vedea ce a făcut în Siria, cînd îi vor totaliza orele de pilotaj, cînd îi vor cunoaște isprăvile, evacuările sanitare...

Și Mermoz surîdea cu surîsul său naiv și blînd.

Surîdea și cînd un funcționar l-a condus pînă la biroul lui Daurat. Dar odată trecut pragul, zîmbetul s-a stins. Se găsea într-o încăpere mare, cenușie și austeră. Drept mobilier, cîteva scaune modeste, o imensă hartă a Spaniei barată de hașuri colorate, o masă care dispărea sub vrafurile de hîrtii. În dosul ei ședea, greoi, cu fălcile încleștate, cu fruntea brăzdată de riduri adînci, un bărbat care ațintise asupra lui Mermoz o privire grea, dură, în aparență indiferentă. Mermoz i-o înfruntă, dar instinctiv, toți mușchii i se contractară. Daurat examină îndelung umerii și pectoralii, uscățivi, dar atletici, chipul cu trăsături care respirau, fiecare în parte, lealitatea, curajul și delicatețea, ochii ingenui, inteligenți și orgolioși. Apoi, scuturînd scrumul veșnicei sale țigări din tutun negru și ordinar, Daurat a mormăit :

— Frumoase plete... Cap de artist... dar nu de muncitor...

— Dar am venit să fiu pilot, spuse Mermoz.

I-a întins lui Daurat carnetul de zbor şi citările. Daurat le-a frunzărit.

— Mda... mda... a mîrîit el dispreţuitor.

— Sînt, totuşi, şase sute de ore de zbor.

— Nu înseamnă nimic, i-a răspuns Daurat. O să începi ca mecanic. Du-te la şeful de atelier să-ţi dea o salopetă.

Tonul nu permitea replică. Totuşi, Mermoz a întrebat:

— Dar... cînd voi putea pilota, domnule Director ?

Daurat şi-a săltat nitel sprîncenele groase ca să-l observe pe Mermoz cu o curiozitate rece.

— Aici, a rostit el într-un tîrziu, nu se pun întrebări. Ai să vezi şi singur cînd vei zbura... Dacă vei zbura.

Daurat şi-a aprins ţigara şi s-a aplecat peste hîrtii. Cu paşi înceţi, Mermoz s-a îndreptat spre ateliere.

Se căznea să-şi definească sentimentele, fără s-o poată face cu certitudine. Ar fi trebuit să încerce o cumplită decepţie. Şi totuşi, luase cu el din posacul birou impresia unei stupori la care se adăuga însă şi aceea a unei încrederi încă nedefinite. Bărbatul îndesat, dispreţuitor, care-l primise aproape jignitor, nu semăna în nici un fel cu gradaţii, cu ofiţerii pe care-i detesta. Avea în privirea sa inflexibilă ceva care făcea bine, ceva care dădea căldură şi viaţă.

Această căldură, această viaţă, Mermoz le-a simţit prezente în jurul său, pe terenul de zbor, în birouri, în magazii, în hangare. Aici se împlinea o muncă aspră, dar iubită. Mermoz i-a aspirat zgomotele, mirosurile.

La ateliere a dat peste doi băieţi care tocmai sosiseră, în aceeaşi zi cu el şi animaţi de aceleaşi ambiţii. Unul era extrem de subţirel, cu un aer bolnăvicios. Celălalt, blond, trandafiriu, solid, rîdea întruna cu dinţii săi albi, cu obra-

jii săi proaspeți, cu ochii săi albaștri, cu întregul său chip radios. Semăna cu un puști căruia nu-i e frică de nimic și vorbea într-un argou dumnezeiesc. Era, deja, prieten cu toată lumea.

— Mă numesc Dubourdieu, spuse primul.

— Iar eu, Reine Marcel, făcu cel de-al doilea. Tu ?

— Jean Mermoz.

După ce mecanicul-șef i-a convocat pentru a doua zi dimineață, la orele șase și jumătate, cei trei viitori mari piloți au luat tramvaiul care urma să-i ducă la Toulouse. Au tras la un hotel căruia îi spunea „La Marele Balcon." Așa cerea tradiția aeroportului de la Montaudran : noii piloți se opreau întotdeauna la „Marele Balcon".

Era, de fapt, o modestă pensiune de familie ținută de trei doamne bătrîne. Primii pionieri ai liniei au fost atrași aici de ieftinătatea mesei și a locuinței. Următorii au fost seduși de drăgălășenia și bunătatea gazdelor, rapid cunoscute printre hangare. Consemnul trecea de la o echipă la alta. Pe măsură ce „bătrînii" își stabileau pasagerele lor domicilii la Barcelona, Alicante, Tanger sau Casablanca, noii veniți umpleau golurile. Curînd, cele trei doamne n-au mai avut alți pensionari în afara aviatorilor. „Marele Balcon" a devenit pepiniera Liniei. Nu se vorbea decît de motoare, carlingi, performanțe, escale, peripeții. Dacă proprietăresele nu pricepeau mare lucru din toate aceste discuții pasionate, în schimb se ataşaseră de cei care le purtau. În casa celor trei surori se născuse o familie turbulentă, vagabondă, plină de viață. În ceea ce le privește, nu se clintiseră niciodată din orașul lor. Tinerii piloți ai Liniei deschiseseră larg „Marelui Balcon" fereastra spre spații infinite. Odată cu ei, în pensiunea de familie au pătruns aerul mării, ceturile, furtunile, vînturile fierbinți ale Africii.

Bătrînele doamne urmăreau cu o credincioasă aducere aminte pe cei plecați. Numele acestora continuau să trăiască în sufrageria comună. Uneori, tonul cu care erau pronunțate devenea grav. Erau ale celor morți. Atunci, bătrînele doamne lăcrimau. Alteori, cei pe care-i primiseră săraci, zdrențăroși, avînd, ca unică avere pe lume, o valiză amărîtă din carton, reapăreau iluștri, bogați în recorduri, victorii și bani.

Și astăzi încă, chiar și dincolo de Anzii Cordilieri, cei vechi pomenesc cu înduioșare de domnișoarele de la „Marele Balcon". La apogeul gloriei sale, Mermoz, de cîte ori trecea pentru cîteva zile prin Toulouse, trăgea invariabil la ele.

În primele zile ale uceniciei sale, bătrînele doamne i-au fost de mare ajutor. Primea un salariu de 650 franci pe lună. Costumul pe care-l avea era pe ducă. Pantofii se desfăceau pe la toate cusăturile. Corpul său, îndelung subalimentat, era bîntuit de o foame neostoită. După ce s-au consultat între ele, proprietăresele i-au închiriat cu cinci franci pe zi o cameră socotită șapte și i-au fixat pensiunea cotidiană la șase franci. Servitoarei i s-a îngăduit să-i spele rufăria. Ca și camarazii săi, dar poate într-o măsură mai mare, stîrnea, fără voie, atenții și tandrețe prin felul lui de a fi, ușor timid și plin de blîndețe, prin chipul său pur. Mermoz avea nevoie de această solicitudine. Începuturile erau grele la Montaudran.

Cînd, a doua zi după întrevederea sa cu Daurat, Mermoz s-a prezentat la mecanicul-șef, acesta l-a pus, la fel ca pe Reine și Dubourdieu, la spălatul cilindrilor. Și-n ziua respectivă, și-n următoarele asta le-a fost treaba : să frece cu potasă piesele.

Unul sau două zboruri de antrenament i-au mai redat ceva speranțe. După șase luni de îndeletniciri care n-aveau nimic comun cu aviația, după mizerie și foamete,

şi-a regăsit instantaneu toate reflexele. În ziua în care mecanicul-şef i-a spus : „ajunge cu cilindrii" a fost sigur că i se va da un avion.

Aş, de unde ; a fost trecut la secţia de asamblare. A demontat şi montat motoare. Le-a cunoscut piesă cu piesă. A învăţat o groază de amănunte mecanice, necunoscute lui şi necesare, la acea vreme, meseriei de pilot de linie. S-a înarmat împotriva accidentelor viitoare. A devenit prietenul muncitorilor, maiştrilor, inginerilor. A asistat, etapă după etapă, la geneza unui avion, din clipa concepţiei lui şi pînă la desăvîrşire. Uzina utiliza circa o mie de oameni şi fabrica aparate militare gata echipate, avioane civile şi motoare. Mermoz, care nu înceta să reflecteze la tot ce vedea, s-a familiarizat cu ritmurile unei vaste industrii şi cu o serie de probleme care depăşeau cu mult meseria lui de mecanic şi de pilot. În acelaşi timp, prin discuţii, mici evenimente cotidiene, prin simpla osmoză, spiritul Liniei, religia curierului se infiltrau în el. Ceas cu ceas. Zi de zi. Insensibil. Precum o contaminare.

Nimic nu-l putea distrage de la această obsesie. O regăsea, chiar şi la „Marele Balcon" la clienţii acestuia. Iar pentru ieşiri în oraş, nu avea destule parale.

Fiecare franc trebuia chibzuit. Corespondenţa sa din acea perioadă cu maică-sa era consacrată, în principal, grijilor de ordin material. Socotea, de pildă, că luna viitoare va putea să-şi cumpere o pereche de pantofi. Îi cerea doamnei Mermoz să-i trimită rufăria veche, chiar şi cea mai zdrenţuită, ca s-o aibă la lucru şi, primind nişte şosete noi, se neliniştea la gîndul că biata de ea n-o va scoate la capăt cu banii pînă la sfîrşitul lunii. Costumul nu şi-l uza deloc ; la aerodrom, nu ieşea din salopetă. În felul acesta reuşea să reziste cu simbria lui de 150 de franci pe săptămînă. Se înţelegea, aşadar, cu cîtă nerăb-

dare — și de ordin moral, dar și material — aștepta calificarea ca pilot de linie.

Pe terenul de zbor de la Montaudran, sau în jurul mesei la „Marele Balcon", „veteranii" își povesteau călătoriile, penele, aterizările în orașe cu nume sonore : Murcia, Valencia, Malaga, Alicante. Pe următorul tronson al Liniei, alte escale care se anunțau : Agadir, Villa-Cisneros, Saint-Louis, în Senegal. Închipuirea se înfierbînta, se vorbea deja despre America de Sud, de Bahía, de Rio, de Montevideo, de Buenos Aires. Ca să ajungă la aceste spații, la această magie, la aventură, la viața liberă rămînea doar o etapă de străbătut : să zboare sub ochii lui Didier Daurat.

Într-o seară, ca din întîmplare, directorul serviciului de exploatare a trecut prin atelierul în care Reine, Dubourdieu, Mermoz și alți patru „boboci", în salopete pătate și cu mîinile pline de unsoare trudeau la montarea unui motor. Fără să se oprească din mers, abia ștergîndu-i cu privirea sa grea, Daurat a mormăit :

— Mîine, toți șapte... pe pistă... la șase și jumătate.

Băieții s-au oprit din treabă, cu brațele deodată moi. Înțeleseseră. În zori îi aștepta încercarea cea mare. S-au culcat devreme și au dormit prost.

Coborînd din primul tramvai, care zăngănise trei sferturi de oră între oraș și Montaudran, au găsit pe teren un soi de areopag. Toți „veteranii" Liniei, care din rațiuni de curier se aflau la Toulouse, veniseră să asiste la proba debutanților. În veste de piele, în combinezoane de zbor, cu mîinile în buzunare și jucînd pe loc ca să se încălzească, îi măsurau cu un ochi critic pe cei șapte candidați. Daurat, cu pălăria înfundată pe ceafă și cu țigara stinsă între buze, a ieșit din birou, a expediat cîteva ordine și a venit pe pistă.

— Hai, repede, a făcut el.

O probă... alta...

— Slab, a mormăit Daurat... eliminat.

Apoi, fără să modifice tonul :

— Ei bine, Mermoz, e rîndul dumitale.

Mermoz s-a simțit străbătut de un fior, un fior pe care l-a cunoscut întotdeauna înaintea marilor încercări. N-a lăsat să se întrevadă însă nimic. A sărit, cu o mișcare suplă, în carlingă, și-a ajustat centura de siguranță, casca, și-a proptit bine umerii săi largi de spătarul capitonat cu piele. Calmul i-a revenit pe dată și, odată cu el, un sentiment de sfidare. Puțin i-a păsat lui Daurat de orele sale de zbor, de misiunile din Siria, de antrenamentul său acrobatic ? Ei bine, o să vadă el acum...

A decolat lin, a executat un lung palier la joasă altitudine apoi, brusc, a urcat în șandelă. Tot ce învățase de la Istres pînă la Thionville, toate resursele sale, toate îndrăznelile le folosea acum ca să oblige bătrînul avion la acrobații uluitoare. Cînd a secătuit secretele artei sale, a făcut din aterizare o capodoperă. Un „S" prelungit și armonios în zbor planat... o glisadă pe stînga, una pe dreapta și aparatul a atins solul în cercul alb desenat în mijlocul terenului pentru exercițiile de precizie. Apoi, a rulat pînă la capătul pistei, s-a lăsat să lunece din carlingă și a așteptat complimentele lui Daurat. L-a căutat însă mult și bine cu ochii printre piloții prezenți, fără să dea de el.

— Unde-i directorul ? a întrebat el cu glas stins.

Rozès, unul din veteranii Liniei, meridional celebru pentru accentul și verva sa, i-a răspuns :

— Pustiule, poți să-ți strîngi catrafusele.

— Cum ? De ce ? a bîlbîit Mermoz.

În momentul acela, Didier Daurat și-a făcut apariția dintr-un hangar. Mermoz s-a repezit spre el. Chipul masiv al directorului era indescifrabil.

— Eşti mulţumit de dumneata ? l-a chestionat Daurat, scoţîndu-şi ţigara din gură.

— Dar... dar desigur, domnule director, a răspuns Mermoz.

— Ei bine, eu nu. N-avem nevoie de acrobaţi aici. Du-te la circ.

Mermoz a privit îndelung acele buze dispreţuitoare, mîinile care scuturau scrumul şi s-a simţit năpădit de o furie cumplită împotriva atîtor nedreptăţi. N-avea ce să-şi reproşeze. Ştia că pilotase admirabil. Şi uite că era insultat din nou. N-o să rămînă o clipă în plus pe acest teren. N-o să-i mai adreseze o vorbă acestui şef care nu pricepea nimic. O să...

Şi-a smuls casca de piele de pe cap, s-a năpustit spre atelier, şi-a strîns la repezeală boarfele. N-avea un sfanţ, dar furia îi era atît de mare că nu lăsa loc pentru nici un alt sentiment.

— O să i-o zic... o să i-o zic înainte de plecare, bîlbîia el cu buzele tremurînde.

O tuse scurtă şi înăbuşită l-a făcut să se întoarcă. Daurat era acolo, scoţînd din buzunar un pachet mototolit de ţigări „Caporal".

— Vasăzică, pleci ? a întrebat el.

— Da ! Da ! a strigat Mermoz.

Daurat s-a pornit să tuşească şi, între două mormăieli, Mermoz a auzit :

— Hîm... indisciplinat... hîm... ţîfnos... hîm... mulţumit de el... hîm... fireşte...

— Da, da ! a strigat Mermoz pentru a doua oară, da, sînt mulţumit de mine, da, am pilotat bine !

— Mai şi răspunzi ?

— M-aţi întrebat doar, nu ?

— Hîm... caracter prost... hîm... nici nu se putea altfel. *O să te dresăm.*

— Dar... dar... (glasul lui Mermoz devenise dintr-o dată șoaptă) cum așa... devreme ce mă dați afară ?

Privirea lui Daurat s-a mai oprit odată asupra chipului frumos și înflăcărat, asupra umerilor încordați, asupra acestei forțe magnifice :

— Te întorci pe pistă, a rostit el. Urci ușor pînă la două sute de metri. Virezi scurt. Revii cu fața la teren. Iei aterizajul de departe. Treabă de lucrător. Înțelegi ? De lu-cră-tor.

Treaba asta Daurat n-a mai stat s-o privească.

După mulți ani, cînd Mermoz mi-a istorisit această întîmplare, l-am întrebat pe Daurat :

— De ce n-ați mai asistat la cel de al doilea zbor, comandat de dumneavoastră ?

Daurat a zîmbit ușor, în colțul gurii, singurul zîmbet pe care părea să i-l îngăduie buzele sale dure și strînse.

— N-aveam nevoie. Mi-am dat seama imediat de clasa lui Mermoz.

— Și atunci, de ce să-i fi impus acele clipe de suferință?

— Pentru că, a răspuns fără grabă Daurat, pilotase ca un vanitos, ca un individualist. Ca Linia să meargă așa cum doream să meargă, așa ceva nu trebuia să existe. Linia era suma unor eforturi, nu o trambulină. Fiecare pilot trebuia să știe lucrul acesta de la bun început. Altminteri...

Și a scuturat scrumul țigării sale stinse.

Mermoz era mai apt decît oricine să se contopească într-o operă grandioasă. Ca să trăiască, avea nevoie de un țel suprem. Regula de fier pe care Daurat l-a făcut s-o simtă, l-a ajutat mult. Ea a precipitat o evoluție care se

afla încă în germen. Ea a turnat într-o formă închegată aspirațiile sale confuze. Școala era aspră. Mermoz și-a găsit pe dată în ea bucuria.

În timp ce camarazii săi soseau pe teren pe la mijlocul dimineții, el se afla acolo, invariabil, de la ceasurile opt. Pentru asta, era nevoit să se scoale în zori, or Mermoz adorase întotdeauna să doarmă. În felul acesta, însă, avea mai multe prilejuri de a zbura decît ceilalți : încercarea aparatelor, depanări, scurte zboruri de însoțire. Daurat îl urmărea, nu spunea nimic, cîntărea. Mermoz se molipsise de virusul Liniei.

Toulouse era plin de încîntătoare siluete feminine. Mermoz era un bărbat superb. Ocheadele și zîmbetele se țineau lanț. El însă întorcea capul, el care manifestase întotdeauna un gust atît de pronunțat pentru desfătările trupului. Cîteodată, camarazii săi de la „Marele Balcon" își puneau laolaltă resursele ca să-i tragă un chef sau să petreacă o noapte cu niscaiva fete vesele.

— Vii și tu, Mermoz ? întrebau ei.

— În seara asta, nu, răspundea cu un zîmbet timid și totodată hotărît flăcăul vînjos cu părul buclat.

Înainte de a încredința unui pilot un post definitiv, Daurat pretindea din partea acestuia efectuarea unui zbor de recunoaștere pînă la Casablanca și retur. Pe data de 29 noiembrie, Mermoz a survolat Pirineii în ambele sensuri, aterizînd la Barcelona, Alicante, Malaga, Gibraltar, Larache și Rabat. Deasupra strîmtorii a văzut înălțîndu-se soarele dintr-o mare de nouri de o splendoare pe care n-o cunoscuse nici măcar în Siria. Forțase etapele și revenea acum din cursă istovit și fericit. Perdeaua viitorului se trăsese, lăsînd să străbată o orbitoare lumină. Viața pe care o chemase atît de intens, avea, acum, s-o trăiască.

Cînd și-a consolat mama că și anul acesta o va lăsa singură, a făcut-o cu mîndrie.

„Pentru mine, îi scria el, Crăciunul și Anul Nou vor fi două zile obișnuite, pentru că, în mod sigur, nu voi fi liber. Cîte urări voi duce cu mine spre Spania, spre Casablanca !"

Mermoz primise afectarea : Barcelona.

III
LECȚIA SPANIOLĂ

1925... Tolănită în prosperitatea-i, Barcelona trăia tumultos, fără griji. Comerțul, industria, plăcerile imprimau capitalei catalane mișcare, bogăție, frumusețe, viciu. Toate acestea se etalau la soare alături, firesc. Pe *Ramblas* se îmbulzea o mulțime vioaie, amabilă și nepăsătoare. În vechiul oraș, la umbra mănăstirilor și a palatelor din jurul catedralei, tăcerea era adîncă. În port acostau vase venite de pe toate mările. În fața hotelului Colon din piața Cataloniei se zburătăceau nenumărați porumbei. Din pragul lupanarelor din *barrio chino,* * prostituatele surîdeau cu buzele lor fleșcăite și fardate.

La Barcelona, Jean Mermoz a locuit un an întreg. Înclin să cred că orice călător, dispunînd de timp și dotat cu spirit de observație, ar fi izbutit să cunoască mai bine orașul în numai două săptămîni decît el după o ședere atît de îndelungată. O explicație a acestei ciudățenii ar fi munca. Dar și lipsa curiozității, a interesului, într-un cuvînt, indiferența.

Cît timp a trăit în Spania, Mermoz a cunoscut o singură preocupare exclusivă, mistuitoare : noua sa meserie.

Rațiunile însă pe care le invoca, față de sine însuși și față de ceilalți, ca să motiveze îndîrjirea cu care muncea și extraordinarea sa dăruire zborului, erau, dacă nu false, în orice caz secundare.

---

* Cartierul chinezesc, cartier rău famat al Barcelonei (N.T.).

A spus și a crezut că trudea ca să-și asigure situația de tînăr pilot al unei companii de mare viitor. A spus și a crezut că acumulează orele de oboseală și de primejdii din pricina primelor pe care le reprezintă și ca să-și sporească salariul. Era, fără îndoială, adevărat, dar nu și esențial. Aceste avantaje materiale erau numai consecințele tangibile ale unei exigențe de cu totul alt ordin, o exigență primordială.

De cînd părăsise Siria, adică de aproape doi ani — iar la această vîrstă doi ani contează teribil — Mermoz trăise fără iubire. Fără acea iubire spirituală, pură, pentru care era făcut.

Viața i se risipise de pe o zi pe alta, tot mai săracă, în timp ce avea o nevoie vitală s-o adune, s-o țintească și să o închine unei certitudini care să-l depășească, să-l smulgă din robia pămînteană. În Avenue du Maine avusese de partea lui poezia, desenul, speranța, studioasă și proaspătă, a adolescenței. La Istres, în pofida șmotrului cazon, fusese revelația camaraderiei și a văzduhului. Apoi, a cunoscut Saida și Palmyra și aici a înflorit. Și brusc, într-o succesiune infernală, luni de-a rîndul, ocna cazărmilor, acerba persecuție a unui ofițer, hotelurile mizerabile, azilurile de noapte. Sigur, scînteia spiritualității nu s-a stins niciodată în sufletul lui Mermoz. Ar fi fost, de altfel, cu neputință, ea făcînd parte integrantă din el. Dar cînd această pîlpîire a izbucnit la lumina zilei cu violența cea mai exhaustivă, Jean nu a recunoscut-o și i-a dat tot soiul de denumiri vulgare.

Rana provocată sensibilității sale fusese mai cumplită și mai adîncă, iar suferințele generate de ea mai intense decît își închipuise chiar el.

În situațiile date, timiditatea și modestia lui se asociaseră în fața spectacolului oferit de atîtea hidoșenii și nu i-a venit să creadă îndeajuns de repede că e altfel decît

oamenii pe care-i cunoscuse. Poftele lor le-a atribuit lui însuși.

Cineva însă văzuse limpede în locul său : Didier Daurat.

În timp ce Mermoz umbla încolo și încoace pe terenul de la Montaudran, discuta sau zbura, Daurat îl observa. Instinctul său de descoperitor de oameni simțise ce hrană cerea acest tors de luptător grec, acest profil vibrant, acești ochi în căutarea infinitului. Trimițîndu-l în Spania, era hotărît să nu-l menajeze. Un asemenea debutant trebuia — altminteri însemna că se înșelase complet în privința piloților săi — trebuia, deci, supus de la bun început celui mai dur efort.

Daurat intuise nevoia lui Mermoz : aceea de a dilata tot mai mult limitele omenești, de a răscumpăra prin sacrificiul trupului infirmitățile moștenite. Și, în timp ce un Mermoz înșelat, tras pe sfoară, neîncrezător hotăra, ca pavăză împotriva deziluziilor, să nu mai fie un visător și un idealist, mistificînd sensul actelor sale și calculîndu-le în bani mărunți, Daurat le cîntărea la adevărata lor greutate, înțelegînd că cel mai mare pilot al liniei sale e pe punctul de a se forma.

La sosirea la Barcelona, Mermoz s-a instalat la „Nueva Pension Frascati" de pe strada Cortes. Era pensiunea cea mai ieftină din oraș. Se plătea 27 de franci ziua. Mermoz, care constatase cu satisfacție că salariul său de bază lunar urcase brusc la trei mii de franci, ar fi putut să se instaleze mai bine. Îl despărțeau însă numai cîteva săptămîni de timpul cînd cunoscuse ultimul stadiu al mizeriei. În plus, maică-sa continua să fie strîmtorată. De aceea, și-a interzis orice cheltuială inutilă. A fost încîntat că-și poate trimite scrisorile în Franța folosind un compartiment special al avionului poștal și evitînd astfel taxele de timbru. I-au trebuit zile întregi de gîndire ca să-și comande un

costum sport. A calculat că cel pe care-l retușase la Toulouse îi va sluji la zbor, iar cel de culoare închisă, dacă i se va adăuga o vestă, va face figură destul de onorabilă pentru ieșiri. Și-a făgăduit să economisească între o mie și o mie cinci sute de franci pe lună. Cuvîntul a fost respectat. Acestea au fost primele reflexe ale noii sale situații.

Apoi, poșta aeriană l-a acaparat.

Un avion plecat în zori de la Toulouse aducea această poștă pe la ceasurile zece pe aeroportul de la Barcelona, situat la vreo treizeci de kilometri de oraș. Gata cu mult timp înainte, Mermoz, o prelua imediat. După escala de la Alicante, trebuia s-o depună la Malaga, de unde un al treilea pilot o îndrepta către Maroc. Mermoz rămînea peste noapte la Malaga, iar a doua zi dimineața pornea cu corespondența venită de la Casablanca spre Barcelona. O zi odihnă, apoi din nou naveta.

Orarul trebuia respectat cu orice preț. Ceața cea mai densă, furtuna cea mai dezlănțuită nu puteau împiedica plecarea și nici măcar s-o amîne. N-apuca să se stingă tunetul motorului avionului care aterizase că cel al următoarei ștafete era de acum la regim maxim. Odată sacii transportați în mare viteză, aparatul decola.

Or, aparatele destinate acestei sarcini necruțătoare erau de același tip, adesea din aceeași serie, din același lemn și metal ca și cele care, în 1919, inauguraseră Linia. Slujeau de cinci ani și mai bine. Erau în stare de zbor numai grație veritabilelor recorduri de îngrijire și pricepere, realizate în fiecare zi de mecanici de elită. Iar de ajuns ajungeau unde trebuie datorită miraculoasei îndemînări și îndărătnicii ale piloților. Avioanele Bréguet 14, provenite din stocurile armatei aveau carlinga complet descoperită. Un minuscul parbriz îl proteja pe pilot de intemperii. În dosul lui se îndesau sacii poștali, iar uneori, ghemuiți pe acești saci, cu

genunchii la gură, cîţiva pasageri temerari. T.F.F.-ul lipsea în continuare. La fel şi buletinul meteo. Şi tot un singur şi instabil motor.

Mermoz cunoştea bine tipul Bréguet 14. Pilotase pe el la Metz şi în Siria. Dar niciodată nu zburase pe aparate atît de vechi, atît de cîrpăcite şi, mai ales, în asemenea condiţii. În taberele de antrenament se zbura puţin, terenul era cunoscut, iar timpul obligatoriu frumos. Chiar şi în Orient, misiunile imperativ urgente fuseseră rare. Pilotul îşi alegea cerul. I se pusese la dispoziţie, pentru evacuările sanitare, un avion nou-nouţ, iar cea mai lungă distanţă nu depăşise 300—400 kilometri.

În Spania lucrurile se prezentau cu totul altfel. De la Barcelona la Malaga erau mai bine de o mie de kilometri, adică şapte ore şi jumătate de zbor neîntrerupt. Asta în condiţii meteorologice normale. Pe vreme rea, dumnezeu cu mila. Mermoz şi-a început naveta în plină iarnă, în momentul cel mai păcătos al anului. Avea de survolat coasta mediteraneană pînă la Alicante, apoi zona muntoasă, pustie, care separa acest ultim oraş de Malaga. O eroare de cap-compas pe vreme ceţoasă era periculoasă. O pană putea fi mortală.

Chiar de la început, ploaia, grindina, furtunile au barat constant ruta lui Mermoz. Decola pe o vreme mizerabilă şi cît ţinea drumul vijelia îl zgîlţîia. Orele treceau într-o luptă neîncetată. Ocolurile prea mari erau interzise din pricina proviziei insuficiente de carburant. Puterea ascensională a aparatelor nu îngăduia să se treacă pe deasupra zonelor de nebulozitate activă. Trebuia atacat de-a dreptul şi luptat, ca să zicem aşa, corp la corp. Mermoz, cu capul prins în casca de piele, nelăsînd să se vadă decît profilul său de pajură, cu pieptul dilatat de vîntul nesăbuit, întotdeauna nervos şi stăpînindu-şi întotdeauna nervii, corija salturile

avionului, scruta instrumentele de bord, se apleca în afară încercînd să străpungă cu privirea ceţurile şi să deslu-şească linia ţărmului care-i slujea de călăuză.

Muncea fără oprire, fără răgaz, neacordînd îndurare nici avionului, nici sie însuşi. Voia ca în fiecare clipă să se simtă stăpîn peste maşină şi s-o utilizeze la parametrii optimi ai posibilităţilor sale. Chiar şi în momentele de acalmie, nu-i îngăduia să zboare oricum. În fiece clipă îi pretindea să funcţioneze mai bine, să taie mai iute văzduhul. Mai degrabă el era cel care susţinea avionul şi nu invers. N-a abandonat, pînă la ultimul zbor, metoda aceasta atletică.

Cînd s-a apucat s-o practice, în Sparria, ea a fost cauza unei istoviri fizice şi nervoase, a unei depresiuni necunoscute celorlalţi camarazi ai săi. Le compensa pe amîndouă, odată ajuns la destinaţie, mîncînd şi dormind. Drept remediu îi slujea mai cu seamă somnul, acel somn al fiinţelor tinere şi sănătoase, cînd corpul se reface aidoma unei plante.

Curînd însă a trebuit să-l sacrifice pentru necesităţile Liniei. Unul din piloţi a plecat în concediu de odihnă. Altul a fost nevoit să alerge la căpătîiul tatălui său, aflat pe moarte. Sarcinile lor s-au adăugat celor — şi aşa grele — care-i reveneau lui Mermoz. Cele două zile de repaos la care avea, în principiu, dreptul au fost suprimate de la sine. Adesea, sosea la Barcelona, mai exact pe aeroportul Prat de Llobregat, ca să plece un ceas mai tîrziu, fără să fi văzut oraşul altfel decît din aer. Acum, parcursul său se întindea pînă la Toulouse. Trecea, într-un sens sau altul, Pirineii, continua pînă la Malaga, se prăbuşea pe un pat de campanie, iar în zori lua din nou mansa în mînă. Aproape că nu se mai desprindea din scaunul său de pilot. Comenzile îi apăreau ca nişte prelungiri firesti ale membrelor.

Oboseala devenise o a doua natură. Era atît de impregnat de ea, încît nici nu se mai mira. Vremea devenea din ce în ce mai urîtă. Vijeliile succedau furtunilor. Cele șapte, opt și, uneori, zece ore de zbor zilnic se descompuneau în șocuri, izbituri, salturi și plonjoane subite. Aparatul, ușor și fragil, dansa ca un dop pe o mare dezlănțuită, pîrîind din toate încheieturile. Mermoz, cu sentimentul că nu-i decît un biet pai, continua să lupte, se încorda, stăpînea insecta metalică și-și croia drum prin văzduhul cuprins de turbare.

Nu o dată, aterizînd împotriva oricărei logici, exact acolo unde prescria mersul inflexibil al Liniei și voința omului de la Montaudran, în hainele lui neglijente și cu veșnica-i țigară, stinsă și iar aprinsă, Mermoz a exclamat cu o uimire, umilă și orgolioasă totodată :

„Nu mi-am închipuit că se poate zbura în asemenea condiții !"

Și, fără să-și fi dat seama că, de fapt, nu făcuse altceva decît să împlinească cea mai imperioasă dintre exigențele sale, pleca să se îndoape și să doarmă, pentru ca a doua zi s-o ia de la capăt.

În această luptă, penele impuse de starea deplorabilă a motoarelor se prezentau ca niște pauze nesperate. Și le amintea cu plăcere. Într-o seară, la 120 kilometri de Barcelona, a fost nevoit să taie gazele și să aterizeze pe un capăt de plajă. Avea, la bord, doi pasageri. Nici o zgîrietură la nimeni. Noaptea au petrecut-o împreună, lîngă aparat, așteptînd depanarea. Unul dintre călători era englez. Nu se deplasa niciodată fără o sticlă de whisky, din cel bun. A împărțit-o cu tovarășii săi. Mermoz, care de obicei n-avea nici timp, nici chef să bea alcool, a profitat din plin de această danie.

La drept vorbind, distracțiile erau rare. Ele constau în principal, atunci cînd rămînea o zi, două la Barcelona, din observarea moravurilor pensiunii șale de familie. Patronul era italian, nevastă-sa franțuzoaică, bucătarul elvețian, cameristele portugheze sau nemțoaice, iar clienții englezi, francezi, italieni, unguri și chiar spanioli. În rarele momente de destindere, cînd personalul Liniei era complet, Mermoz se amuza cu trei noi prieteni. Nu erau piloți. Aceștia din urmă se întîlneau rar, exceptînd pistele, și atunci doar pentru cîteva minute, răstimp în care poșta era transbordată de la un avion la altul, ori seara, în barăcile aeroporturilor, striviți de oboseală. Mermoz cunoscuse la pensiune un inginer chimist spaniol, în vîrstă de douăzeci și șase de ani, un tînăr francez, reprezentant al unei mărci de automobile, și un desenator scoțian. Băieții erau veseli și inventivi. Cînd Mermoz li se alătura, tinerețea lui, bucuria de a fi în viață, nevoia lui de descătușare fizică, după tot efortul depus, simplă și puerilă, se dezlănțuiau dintr-un foc. Atunci, glumele, farsele, trîntele comice, concertele burlești, numerele de acrobație umpleau cu tumultul lor pașnicul salon de la „Nueva Pension Frascati".

La Malaga, distracțiile lui Mermoz erau de altă natură. Acolo îl atrăgeau marea și plaja. Înota, se scufunda, vîslea, făcea atletism. Dregea, în acest chip, uzura corpului și constrîngerea spiritului. Nevoia era extrem de mare. Acalmiile durau puțin.

Primăvara, piloții cei mai vechi ai Liniei au fost scoși de pe aerodroamele Spaniei și dirijați spre Maroc. Linia Casablanca-Dakar, următorul episod al viziunii lui Latécoère, urma să fie deschisă peste cîteva luni. Mermoz ceruse să facă parte din personalul ei navigant. Daurat n-a aprobat. Pe de o parte, socotea că pentru disciplina impusă de Linie Mermoz e încă prea individualist, prea țanțoș, insu-

ficient de suplu, iar pe de alta voia să păstreze pe tronsonul de linie văduvit de cei mai buni dintre oamenii săi măcar un pilot pe care să se poată bizui integral.

Meseria de poștaș, Mermoz a făcut-o cu toată tragerea de inimă sub rafalele de ploaie, prin vîrtejurile de arșiță. Soarele de vară îl izbea cu măciuci fierbinți în ceafă. Zbura cîte douăzeci și șapte de zile pe lună. N-apuca bine să se culce că era smuls din pat ca să urce în avion. Nu s-a plîns niciodată de surplusul de muncă. Iritarea care i se strecura în suflet avea un alt caracter.

Suferea că a fost menținut pe ruta spaniolă. Acolo, între Maroc și Senegal se învolburau nisipuri magnetice. Escalele erau rare și misterioase. Primejdia avea culoarea marii aventuri. Acum, cînd Mermoz asigura cursa a mai multor piloți, i se întîmpla adesea să aterizeze la Casablanca. Camarazii desemnați pentru Dakar vorbeau de întinderile noi pe care aveau să le cucerească. Sensibilitatea lui Mermoz, imaginația lui, întreaga sa ființă erau polarizate de semnele infinitului. Fascinația Palmyrei reînvia, cu pacea ei aridă și orbitoarele-i vrăji.

Ea a avut puterea să-i ilumineze, preț de o clipă, propriile-i taine.

„Am nostalgia bledului", și-a spus Mermoz.

Cîteva zile mai tîrziu, visa, pentru prima oară, la un raid deasupra Atlanticului, marele miraj al piloților din acea vreme. Oceanul și deșertul îl chemau cu aceeași forță. Era însă prea devreme ca să înțeleagă.

În august a fost trimis la Bourget ca să-și facă vizita medicală la care erau supuși, semestrial, toți piloții de linie. Unul din primele demersuri la Paris a fost să se prezinte la Compania Franco-Română (denumită și S.I.D.N.A.) care asigura legătura aeriană cu Europa Centrală și Răsăriteană.

Aici, Mermoz avea niscaiva relații și a solicitat un angajament în condiții materiale mai bune decît cele oferite de compania Latécoère. A fost primit cu amabilitate și invitat să se prezinte din nou în noiembrie.

Ce s-ar fi întîmplat cu Mermoz dacă cei cărora li se adresase ar fi intuit valoarea lui și ar fi subscris la exigențele sale destul de modeste ? Sigur, Mermoz ar fi rămas tot Mermoz, cu curajul său, cu geniul său de pilot și cu magnifica sa bogăție omenească. Dar destinul i-ar mai fi fost pe măsură ? S-ar mai fi îmbucat tot atît de bine jocul circumstanțelor exterioare cu trăsăturile de caracter, această sinteză necesară care numai ea îngăduie împlinirea marilor existențe ? Nu cumva îi erau indispensabile lui Mermoz axa nisipurilor, a valurilor și a pădurilor virgine, la fel ca și implacabilele reguli ale lui Daurat ?

Fiecare viață ilustră ridică asemenea întrebări, deșarte în măsura în care răspunsul îl dă însăși inexorabila ei desfășurare. Cred însă că, chiar dacă Mermoz ar fi obținut pe loc satisfacție la S.I.D.N.A., odată calmat amorul său propriu prin această revanșă platonică, el tot ar fi reluat drumul Barcelonei și al Alicantelui.

În pofida nerăbdării sale și a schimbărilor bruște de dispoziție deși sensibilizat la maximum în fața oricărei nedreptăți, Mermoz semăna întrucîtva cu acei ostași care protestează necontenit, dar fac, totuși, mai mult decît li s-a cerut. De la optsprezece ani a trăit printre oameni simpli și violenți, pentru care a cîrti împotriva superiorilor era o necesitate, o deprindere. Se modelase și el pe același calapod.

Este absolut sigur că Mermoz îl admira pe Daurat. Tot atît de sigur e și că felul de a fi al directorului îl făcea să mîrîie ca un zăvod tînăr și îndărătnic. Explicațiile pe care le-au avut în acea vreme n-au dus la nimic. Mermoz era

mult prea mîndru, iar Daurat considera că un șef nu are de ce să-și justifice deciziile și, cu atît mai mult, să se scuze. Și totuși, cei doi se iubeau încă de atunci, iar Mermoz iubea Linia.

A dovedit-o prea bine, întîlnind în acel august, în preajma Gării de Est, pe Guillaumet, camaradul său de la Thionville. I-a descris cu asemenea entuziasm viața sa din Spania, încît acesta s-a arătat dornic să intre la Latécoère. Mermoz i-a sprijinit cererea. Iar Daurat punea atîta bază pe părerile lui Mermoz încît l-a înrolat imediat pe Guillaumet.

În timpul trecerii sale prin Paris, Mermoz a mai întîlnit un alt companion de-al său de la Thionville : Henri Fournier. Efectuînd acrobații la „firul ierbii", acesta din urmă percutase un copac. Scăpat de moarte printr-o șansă rarisimă și radiat din aviație pentru imprudență, se ocupa acum de afaceri la bursă. La Paris i-a reunit același gust care-i legase și pe vremea cazărmii : acela al pantagruelicului. Ambii realizau în materie de apetit performanțe ce stîrneau neîncredere. Cînd se așezau împreună la masă simțeau cum naște în ei un soi de emulație de căpcăuni joviali. Așa stînd lucrurile, au convenit asupra unui cod : se invitau, pe rînd, la masă, cîștigătorul meciului fiind cel a cărui notă de plată era mai încărcată. Anumite meniuri le-au rămas în memorie. Cu titlul de mostră, îl citau cu plăcere pe acesta :

Două duzini de stridii, fiecare.
Un homar întreg, fiecare.
O găinușă întreagă, fiecare.
O roată de camembert întreagă, fiecare.

Nu erau puse la socoteală nici prăjiturile, nici fructele.

Odată revenit la Barcelona, Mermoz și-a dat seama că hrana de la „Nueva Pension Frascati" nu era nici bună, nici suficientă. Prietenii pe care-i avusese acolo se împrăștiaseră. S-a mutat și, ca să-și ocupe rarele momente de răgaz, s-a înscris la un club de atletism, a cărui vedetă a devenit imediat.

A avut însă și distracții mai puțin austere. În camera vecină cu a sa locuia o foarte frumoasă andaluză. Un negustor tomnatic, căsătorit și respectabil, care o întreținea, o vizita de două ori pe săptămînă. Fata n-avea alte preocupări în viață decît să aleagă șaluri, piepteni, să-și perie la nesfîrșit părul și să-și dea în cărți. Apariția lui Mermoz a fost de natură să tulbure această dulce trîndăveală. I-a plăcut andaluzei și toate nopțile barceloneze le-a petrecut la ea. Ca să nu fie văzut, sărea pur și simplu bariera care le separa balcoanele. Jocul acesta ar fi putut continua mult și bine dacă într-o noapte, atenția proprietarului, victimă a insomniei, n-ar fi fost atrasă de niște zgomote a căror natură nu lăsa loc la nici o îndoială. Onorabilul personaj a fost extrem de scandalizat. Pentru ca a doua zi să nu-l poată acuza nimeni de minciună sau halucinații, i-a convocat pe locatarii etajului drept martori. Cu toții și-au lipit urechile de ușă ca să-și dea seama de importanța delictului și de frecvența recidivelor. Rezultatul a fost că andaluza s-a văzut izgonită în zori, spre marea ei rușine, iar Mermoz a dobîndit o stimă fără margini în ochii jumătății feminine a pensiunii... și ai proprietarului.

În timpul acesta, linia Casablanca—Dakar a început să funcționeze. Printre tinerii piloți veniți să înlocuiască pe veteranii trimiși în Maroc, Daurat alegea în pripă pe cei mai buni ca să umple golurile pe care bolile, deșertul și maurii apucaseră să le creeze în Africa. Ceilalți erau trecuți prin necruțătorul său ciur și prea puțini rezistau. Mer-

moz a fost nevoit să compenseze slăbiciunile acestora. Își dubla etapele. Apărea pe aerodroame doar atît cît să sară dintr-un avion în altul, să revină acolo de unde plecase, să facă plinul și să decoleze din nou. Se învîrtea, neîntrerupt, între Toulouse și Casablanca. Și cum pe vremea aceea zborul nocturn era impracticabil, petrecea adesea cîte o noapte în tren ca să astupe o „gaură" ivită în orar.

Poșta aeriană trebuia, întotdeauna, să plece și să sosească la ora fixă. Uzura materialului, lipsa de oameni, astea nu contau. Cum nu contau nici condițiile atmosferice.

Or, în anul acela toamna a fost deosebit de grea, cum de regulă nu era decît iarna. Ploile s-au transformat rapid în ninsori. Viforniţe năpraznice s-au abătut asupra munților și țărmului. În carlinga sa neprotejată de nimic, cu fața descoperită, Mermoz făcea naveta printre cicloanele care-i smulgeau comenzile din mîini, prin diluviile care-i inundau postul de pilotaj, prin urzeala lividă a fulgilor care-l orbeau. Odată a fost chiar învins de zăpadă și a aterizat la jumătatea drumului, fără să vadă ceva, dar și fără să fărîme ceva ; beneficia de pe atunci încă de acel al șaselea simț care mai tîrziu, în America, avea să stîrnească admirația îngrozită a camarazilor săi. Traficul de pasageri a fost suspendat. Corespondența, în schimb, căpătase o asemenea importanță încît greutatea ei supraîncărca periculos avioanele.

În această perioadă de muncă istovitoare și de griji cum nici nu bănuise că există, Mermoz a pilotat timp de o săptămînă cu o singură mînă, cea stîngă.

La escala de la Alicante fusese ciupit la mîna dreaptă de o insectă. Cîteva ceasuri înțepătura a rămas imperceptibilă, apoi s-a făcut brusc cît toate zilele, a devenit o blîndă gigantică și albicioasă care la rîndu-i s-a transformat

într-un abces. Cinci nopți în șir Mermoz n-a avut o clipă de liniște. Febra și suferința îl împiedicau să doarmă. În zori însă sărea din pat, își trecea brațul tumefiat printr-o eșarfă, strîngea dinții și se cățăra în carlingă. Apoi, folosindu-se de o singură mînă, lupta împotriva furiei elementelor dezlănțuite. Și asta zi de zi.

„Poșta trebuie să ajungă" își spunea el.

Seara, după parcurgerea etapei, o etapă în care-și riscase în fiece clipă viața, cînd memoria îi restituia miile de incidente ale zborului, nenumăratele asalturi date și înfruntate încheiate cu tot atîtea biruințe, el se gîndea :

„Noi, piloții, sîntem singurii capabili să înțelegem valoarea a ceea ce facem. Cum să-i explici așa ceva unui profan ?"

Și un imens orgoliu calm punea stăpînire pe el în clipa în care închidea ochii. Ar fi putut să fie pe deplin fericit.

Nu i-o îngăduiau însă larvele nefaste furișate în el la Nancy, la Thionville, în maghernițele pariziene în care copia adrese pe plicuri. Toxinele nu fuseseră complet eliminate. Ele continuau să acționeze asupra acestui om, cel mai dezinteresat dintre toți, dar care se împotrivea propriei sale firi.

L-am întrebat odată pe Mermoz dacă frica l-a încercat în timpul bătăliilor sale cu moartea.

— Frica ? a repetat el gînditor. Nu, nu-i spune așa. Nu pot să-ți explic. Doar camarazii de zbor ar putea pricepe. E o chestiune de-a noastră.

A reflectat cîteva secunde și a adăugat :

— Vezi, adevărata frică, aia scîrboasă, am cunoscut-o pe caldarîmul Parisului, atunci cînd eram fără căpătîi, la ideea că n-aș mai putea zbura, adică trăi singura-mi viață posibilă.

Inconștient, frica aceasta Mermoz o mai purta în nervii săi atunci cînd, fără o clipă de șovăire și cu un singur braț valid, se aruncase să înfrunte furtunile de zăpadă din sierele spaniole. Și tot ea îl făcea să socotească orele de zbor nu în valoare morală — singura care-i era proprie — ci în parale. Scrisorile sale din acea perioadă sînt pătrunse de obsesia cîștigului, a securității materiale, iar cînd i se întîmpla să parcurgă o etapă deosebit de lungă, primul lucru pe care-l făcea era să calculeze prima suplimentară ce i se cuvenea. Socotea dinainte că luna cutare, care se anunța mai încărcată, îi va aduce patru mii de franci, ba chiar patru mii cinci sute în locul celor trei mii cît era salariul său de bază. Nota cu precizie economiile făcute și rezervele. La sfîrșitul anului, avea vreo cincisprezece mii de franci. Îl preocupa plasamentul lor. Le-a cerut bunicilor sfatul. Nu maică-si. Știa că aceasta n-are deloc simțul chiverniselii și că din acest punct de vedere îi seamănă. O știa după plăcerea pe care o resimțea trimițîndu-i, regulat, subsidii sau ajutîndu-și prietenii aflați la nevoie. Sigur, aflase însemnătatea banului, această blestemată însemnătate, dar n-a ajuns niciodată să-i acorde, în autenticele sale preocupări, un rang deosebit. Dar demonul îngrijorării materiale nu-l slăbea, obligîndu-l să socotească, să socotească, să socotească întruna.

Cînd faci prea mult această operațiune, nu te socoți niciodată îndeajuns de bogat. Mermoz nu putea face excepție de la această lege. Salariul pe care-l primea i se părea insuficient. Și-a amintit de Franco-Română. I-a scris din nou. Cu cît era mai stăpînit de preocupări care nu corespundeau cu nimic esențial din concepția lui cu atît era mai nemulțumit de lume, adică de sine însuși. Dospea în suflet o mînie sterilă și fără noimă.

„Cînd mă gîndesc uneori, se indigna el, că un drum în care-mi risc pielea în fiece minut îmi aduce doar 90 de franci, adică 23 de pesetas ! Mi-o vînd al dracului de ieftin."

Şi dacă ar fi fost 900 ? Sau 9000 ? Ar fi fost de ajuns ? Parcă aceste victorii nesfîrşite, această ucenicie teribilă şi magnifică ar fi avut pentru Mermoz un preţ convertibil în bani ? E un lucru pe care l-a înţeles mult mai tîrziu, cînd a preferat averilor oferite de fabricanţii de avioane, motoare, benzine moartea într-un drum de rutină deasupra Atlanticului. Atunci a văzut clar în sufletul său. Atunci îşi recîştigase autenticul sens al firii şi-al adevărului său, acest paradis pierdut.

Era încă departe de el cînd, din Barcelona, scria în ianuarie 1926 :

„Solicitările mele la Franco-Română s-au dovedit fructuoase şi contez că voi fi chemat în aprilie. În sfîrşit, *voi munci şi eu pentru ceva.*"

Prin „ceva" se subînţelegea că va cîştiga bine.

Dar iată că a primit, în sfîrşit, afectarea pe linia Casablanca-Dakar. Dar iată că a refuzat postul de şef de aeroport în Africa, oferit de Daurat, preferînd zborul cel mai periculos demnităţilor sedentare. Dar iată că a fost încunoştiinţat că Aero-Clubul i-a decernat o medalie ca fiind pilotul francez cu cel mai mare număr de kilometri parcurşi în anul 1925 : 120.000 în 800 de ore de zbor.

Dar iată că a adresat următoarea scrisoare unui ziarist care-i fusese pasager şi care dorea să scrie despre el :

Domnule,

Vă rog să binevoiţi a mă ierta dacă nu v-am putut răspunde imediat, dar munca din ultimele zile nu mi-a îngăduit-o.

Permiteți-mi, mai întîi, să vă mulțumesc călduros pentru amabila dvs. propunere. Sînt fericit că ați păstrat o excelentă amintire a călătoriei și a pilotului.

Cu toate acestea, iertați-mă că nu pot da curs cererii dvs. : ar însemna să-mi fac o reclamă nemeritată față de toți camarazii mei care săvîrșesc și ei, zilnic, ceea ce săvîrșesc eu. Nu-mi recunosc acest drept.

În plus, rolul nostru, al piloților de linie, este să fim și să rămînem obscuri. Nu facem altceva decît să exercităm o meserie, poate uneori mai dură decît altele, dar totuși o meserie.

Nu batem recorduri, nu sîntem eroii raidurilor de mare anvergură : treaba noastră e ca zilnic poșta să ajungă acolo unde trebuie la ora care trebuie. Nimeni nu cunoaște și nici nu caută să cunoască greutățile întîmpinate de noi de vreme ce încărcătura ajunge la destinație. Fiecare își îndeplinește sarcina cu toată conștiinciozitatea profesională de care e în stare.

Vreau să spun prin acestea, dragă domnule, că nu sînt decît unul din numeroșii piloți pe care Compania Latécoère îi utilizează în sensul cel mai strict al cuvîntului, pentru transportul poștei din Franța... la destinația sa. Uitați de mine în articolul dvs. pentru a vă putea concentra asupra comunității noastre. Relatarea călătoriei făcute nu va pierde nimic din interesul ei, chiar dacă vor lipsi fotografia mea și statele mele de serviciu. Firește, mi-ar face mare plăcere să primesc un exemplar.

Vă rog, încă o dată, să mă scuzați și, în speranța că voi avea plăcerea să vă reîntîlnesc pe Linia noastră, rămîn, respectuos, al dvs.

MERMOZ

În douăsprezece luni petrecute în Spania, timp în care se dovedise a fi primul dintre toți camarazii săi, zburase mai mult și trecuse prin încercări mai numeroase și mai dure decît în cei cinci ani de aviație militară, Mermoz descoperise ce trebuie să fie un pilot de linie. Nu încă și ce era el însuși.

S-a îmbarcat pentru Maroc pe un vapor cu țigani care dansau pe punte printre resturi de portocale, paie și coji de banane. Habar n-avea că scăpase de cel mai mare pericol care altminteri l-ar fi pîndit întreaga sa viață : acela de a nu se cunoaște și de a se trăda.

IV
CASABLANCA — DAKAR

În timp ce Mermoz își desăvîrșea noua sa ucenicie, linia Casablanca—Dakar se născuse.

Prima din ambițiile lui Latécoère — aceea de a lega pe calea aerului și la ore fixe Toulouse de Casablanca a fost un soi de pariu cu diavolul. Prelungirea liniei poștale de la Casablanca la Dakar s-a constituit într-un altul, și mai hazardat. Din acest punct de vedere nu-i nimic mai instructiv decît consultarea unei hărți a zonelor planificate a fi survolate încă din 1924. După minusculele punctișoare ce reprezintă orășelele riverane Safi, Mogador, Mazagan, Agadir, privirea urmează, uluită, linia goală de orice așezare omenească ce șerpuiește pînă la Saint-Louis, în Senegal. Un soi de dureroasă sfîșiere, de neliniști abstracte și fascinante chemări se desprind din aceste reprezentări lineare în care zace, captivă, încremenită, redusă la o scară derizorie, și totuși tangibilă și tragică, cu o forță de sugestie ce taie răsuflarea, pustia imensitate.

Spațiul acesta unde n-a ancorat niciodată o navă, unde aridităţea cerului și cea a pămîntului n-au cunoscut vreodată îndurarea avea să devină arena luptei pe care piloții liniei Casablanca-Dakar au întreprins-o împotriva coastelor Africii.

Între cele două orașe făceau cinci escale : Agadir, Cap-Juby, Villa-Cisneros, Port-Etienne, * Saint-Louis, în Se-

* Actuala denumire este Nouadhibou.

negal. Între prima și ultima aveau de străbătut două mii de kilometri de dune sălbatice, jalonate de numai trei forturi minuscule, aciuate de-a lungul coastei. A ateriza altundeva decît între rețelele de sîrmă ghimpată însemna să riști moartea de sete sau sub gloanțele ori hangerele nomazilor. Căci însingurările acestea, unde nu vedeai niciodată focul unei tabere, erau străbătute de nomazi cu văluri albastre, răpăcitori și războinici de cînd lumea. Bandele lor cele mai feroce, cele mai de nesupus, își aleseseră drept refugiu Sahara spaniolă, Rio de Oro, zonă unde nimeni nu cuteza să-i urmărească și deasupra căreia trecea în mod obligatoriu ruta oamenilor poștei aeriene.

Elemente care să le vină de hac mașinilor zburătoare erau destule : ceturile dense și vîscoase care urcau din valurile încinse de soare, cicloanele cărora nu le rezista nimic, simunul despre care nu se vorbea decît cu groază. Dar cei mai siguri factori ai înfrîngerii, aparatele le purtau în ele însele. Împotriva temperaturii toride, a vaporilor înșelători înălțați din ocean, a tornadelor de nisip, a deșertului fără puncte de reper, fără locuri de aterizare, fără adăposturi omenești, Compania Latécoère a pus la dispoziția piloților aceleași avioane a cărora exploatare era, chiar și în Spania, o veritabilă sfidare. Acolo însă, oricîte ar fi fost dificultățile impuse de relief și climă, ruta era totuși jalonată de orașe și sate a căror populație era oricînd gata să sară în ajutorul pilotului aflat în încurcătură. Pe cînd pe linia Casablanca—Dakar...

Bréguet 14, modele de război, obosite, gata-gata să-și dea duhul, uzate de anii de campanie grea. Aceeași carlingă deschisă, aceeași lipsă a radioului. Și același unic motor, revizuit de mii de ori, cîrpit, peticit, numărînd mult mai multe ore de zbor decît și-ar fi putut-o imagina constructorul lui în visele sale cele mai delirante. Pana era fenomen cronic. Piloții vorbeau de bielele făcute arșice,

de pompele de ulei sau apă înfundate, de vilbrochenele paradite, ca de niște evenimente firești, cotidiene, inevitabile. Problemele pe care căldura și nisipul le ridicau în fața unor mecanisme delicate nici nu erau pomenite. Piloții se lansau deasupra deșertului unde-i pîndeau setea, captivitatea, masacrul cu niște aparate atît de imperfecte, oarbe și dezarmate încît le trebuia mai mult curaj și o mai mare doză de noroc decît primilor navigatori, cei ce-și încredințaseră viețile unor coji de nucă, avînd la mijloc un băț și un petic de pînză.

Dar, prin însăși sfidarea aruncată astfel naturii și bunului simț, prin caracterul lor dur, riscant, aventuros, hazardat, prin virtuțile, încă nedescoperite, pe care le impuneau, prin într-ajutorarea care în orice clipă angaja vieți omenești, aceste condiții de zbor au stors din cei care au avut temeritatea să le accepte o forță spirituală ai cărei germeni ei nici măcar nu bănuiseră că-i poartă.

Mai întîi, cu toții erau voluntari. Didier Daurat, cel care-i triase, nu le-a ascuns nimic din ceea ce îi aștepta. Tabloul zugrăvit a fost, potrivit metodei sale, sumbru. Piloții care au plecat se angajaseră față de el, dar mai cu seamă față de ei înșiși. A fost stabilit, printr-un acord ce n-a avut, aproape, nevoie de cuvinte, că în pofida penuriei de mijloace, poșta va trece în zilele hotărîte și la ora hotărîtă peste dunele neatinse de picior omenesc și triburile răzvrătite, așa cum trecuse pe deasupra așezărilor și crestelor din Spania. Voluntarii aceștia se numeau : Rozès, Ville, Gourp, Erable, Emile Lécrivain, Henri Guillaumet, Marcel Reine, Pivot, Dubourdieu. Existau veteranii Liniei, forjați de anii de lupte, de pene, de sarabande prin furtuni. Existau și cîțiva tineri în care Daurat descoperise mîna sigură și inima tare indispensabile. Au fost și alții, nu-i voi pomeni pe aceștia, care s-au muiat pe parcurs și pe care

Daurat i-a concediat fără milă, salvînd prin asta și mitul curierului poștal, dar și propriile lor vieți pe care nu mai erau în stare să le apere.

Virtuților înnăscute ale acestor oameni, exaltării generate de meseria pe care o făceau, li s-a adăugat și cel mai viguros ferment posibil la astfel de caractere : munca în echipă, prietenia zămislită de primejdii și moarte.

Au fost repartizați la Casablanca, la Juby — un fort spaniol — și la Dakar. Poșta, săptămînală și nu zilnică așa cum fusese în Spania, nu-i mai împrăștia în fiece dimineață într-un carusel fără sfîrșit. Îi reuneau aceleași restaurante zgomotoase sau aceleași popote amărîte din mijlocul deșertului. Cînd aterizau, cu ochii înroșiți și chipul colbuit, pe pista vreunei escale din pustiu, cu cîtă bucurie scuturau mîna mecanicului care sărise pe scărița avionului pe cînd elicea se mai învîrtea, ca să întrebe cu mîinile făcute pîlnie la gură : .

— A mers, Mimile ?

— Te-a zgîlțîit rău, Henri ?

— Tot mulțumit, tot mulțumit, Marcel ?

Iar el, mecanicul, osîndit la luni și luni de singurătate, cu cîtă încîntare asculta răspunsul ritual care-i aducea, peste ecourile nisipurilor și-al mării, rumoarea surdă a mulțimilor omenești cărora le aparținea :

— Bine-nțeles, Toto, am scos-o la capăt.

— Ah, măgarii dracului !

Își cunoșteau, unul altuia, toate ridurile, toate vorbele. Rămîneau mereu aceiași, iar ei se iubeau pentru acest soi de securitate. Rostirea unui nume ștergea distanțele, dunele, capcanele scăpărătoare. De la Dakar la Casablanca, o multitudine de fețe familiare, de ticuri celebre, de glasuri imitate de mii de ori, de accente pe veci întipărite în memorie, umpleau spațiul. Cînd se odihneau, cînd zburau,

cînd își făceau de cap, știau întruna totul despre toți, și își jucau jocul, avînd drept parteneră moartea, mereu la pîndă, în cele patru zări, pe deasupra Marocului, a lui Rio de Oro, a Mauritaniei și-a Senegalului. Într-un asemenea joc fraternitatea se instalează repede. Șefi de aeroporturi, piloți, mecanici, pînă și muncitorii indigeni se simțeau cu toții minunat de legați prin munca executată în comun, prin caracterul singular și temerar al sarcinii, prin sentimentul că depind unii de alții.

Condițiile în care se aflau au dus și mai departe această angajare comună. Starea motoarelor făcea ca perspectiva unei pene să devină o cvasi-certitudine. Pe linia Casablanca-Dakar, o asemenea stricăciune însemna abandonul absolut. Cine să știe unde a aterizat nefericitul ? Repet încă o dată — într-atît națiunile și vremurile s-au schimbat — că T.F.F. era cu desăvîrșire necunoscută la bordul acelor aparate. Cum putea fi descoperit, de-a lungul sutelor și sutelor de kilometri de dune, punctul minuscul al avionului avariat ? Corespondența pierdută, pilotul ucis de deșert sau de nomazi, iată consecințele normale ale unei defecțiuni a motorului, unanim prevăzute. Un paleativ a fost totuși găsit : avionul poștal nu pleca nicodată de unul singur. Era însoțit de un altul care, în locul sacilor cu scrisori, îmbarca un interpret arab. Dacă pilotul primului avion era nevoit să aterizeze între două escale, celălalt ateriza și el, încărca poșta și pe camaradul său și încerca să ajungă la destinație. Dacă însă dimpotrivă, coechipierul făcea pana, pilotul poștal era dator să repereze locul aterizării, să-și continue zborul și, la escală, să trimită depanarea. Poșta avea prioritate absolută. Ea trecea înaintea existenței celor care o slujeau.

Așa era bine. Nu pentru că bietele scrisori de afaceri sau de dragoste care se îndesau în fuselajul vetustelor

Bréguet-uri 14 ar fi avut în sine valoarea sau greutatea cu care să contrabalanseze viața acelor oameni minunați. Pînă și simpla idee ar fi derizorie. Dar ar fi făcut oare acești oameni ceea ce au făcut, ar fi murit ei așa cum au murit, simplu, cu nepăsare, dacă n-ar fi crezut în caracterul sacru al acelor plicuri ? Dacă o credință ajunge să fie discutată, critica ei nu mai cunoaște limite. Întîi este viața unui camarad care prețuiește, pentru pilot, mai mult decît poșta. Apoi, vine propria sa viață. Urmează securitatea pur și simplu ; de ce să plece pe ceață sau pe furtună ? Merită să-ți verși sîngele pentru un decalaj de cîteva ore ? Și atunci, moliciunea își face repede drum în inimi. Și atunci, totul se năruie într-o operă care nu mai trăiește prin elan, prin pasiune.

Niciodată îndoiala asupra caracterului misiunii lor nu și-a făcut loc în sufletele băieților de pe linia Casablanca-Dakar. Iubeau zborul, iubeau aventura. Erau fericiți să poată da instinctelor lor o justificare superioară, cu care, dealtfel, le și îngemănau. Iar dacă se deștepta în ei simțămîntul autoconservării, nu țineau seama de el.

N-a existat caz în care un pilot de însoțire să nu fi aterizat, oricît de ticălos ar fi fost terenul, sub focul maurilor, alături de camaradul său. Cum n-a fost caz ca pilotul poștal, odată împlinită misiunea, să nu fi revenit să-și caute coechipierul. Nu cunosc ceva care să poată ilustra atît de bine și în forma ei cea mai pură ideea de camaraderie. Doi oameni pleacă împreună, pe niște mașinării vulnerabile la extrem, să ia cu asalt un univers sterp și ucigaș. Știu că aici nu pot conta decît unul pe altul. Zboară pereche. Inflexibila solitudine a nisipurilor și-a oceanului defilează pe sub ochi. Din cînd în cînd, ciulesc urechea la zgomotul motoarelor — e ritmul neliniștii. Din cînd în

cînd, fiecare din ei aruncă o privire spre punctișorul strălucitor și atît de mic, care-i însoțește — e ritmul siguranței.

În timpul războiului a existat un acord analog ; acela al echipajelor navigînd în cer inamic. Atunci, însă, cei doi se aflau în același aparat. Comunitatea reflexelor, dependența reciprocă, aveau un caracter inevitabil. Și pe linia Casablanca-Dakar zburau echipaje. Dar membrii acestora nu mai erau împreună. Deciziile aparțineau fiecăruia dintre ei. Dezacorduri însă n-au existat. Liberi în mișcările lor, stăpîn fiecare pe propria-i viață, cei doi, în două mașini zburătoare, s-au confundat mereu într-unul singur. Supuși, mai presus de orice, misiunii.

Iată, deci, care era spiritul acestei Linii, neegalată de nici o alta, oricare ar fi fost țara, cînd i-a fost afectat Mermoz.

Avea chiar și o istorie.

Inaugurată oficial la 1 ianuarie 1925 de către pilotul Emile Lécrivain care a făcut, de la un capăt la altul, traseul Casablanca-Dakar și retur, ea a devenit regulată începînd cu 1 iunie. Săptămînal, avioanele purtau poșta deasupra coastei pustii a Atlanticului.

Într-o dimineață de iulie, Rozès și Ville, pe două Bréguet 14 se îndreptau spre Cap-Juby ; în timp ce survolau Rio de Oro, regimul motorului lui Ville a început să scadă. Pilotul și-a ales locul și a aterizat. Rozès l-a imitat. Dacă ar fi accidentat aparatul așezîndu-l pe terenul necunoscut, în loc de un prizonier al deșertului, ar fi fost doi. Aterizarea lui Rozès a fost însă perfectă. A lăsat motorul să meargă și împreună cu Ville au transbordat poșta. Cînd erau pe terminate, un grup de mauri înarmați, preveniți pesemne de un pîndar, a țîșnit dintre dune. Piloții aveau revolvere. Au doborît trei dintre atacatori, au sărit în avionul ce trepida și au decolat sub ploaia de gloanțe.

La 11 august, pilotul Gourp, zburînd de la Ville-Cisneros către Port-Etienne, a remarcat pe plaja de la Saint-Cyprien epava unui vas naufragiat. Alături, deasupra unui cort, flutura drapelul francez și cîțiva oameni făceau semne. Douăzeci de minute mai tîrziu, adică după ce parcursese vreo șaizeci de kilometri, Group a descoperit o bandă de nomazi călări, îndreptîndu-se spre nord. Avionul transporta poștă la Dakar așa că nu se putea opri, dar la escala de la Port-Etienne, pilotul i-a comunicat cele văzute lui Deley, șeful aeroportului de acolo. Acesta împreună cu un alt pilot, Collet, au aterizat lîngă naufragiați și i-au salvat exact de sub nasul nomazilor.

Ceva mai încolo, Marcel Reine a fost nevoit să aterizeze, la vreo sută de kilometri sud de Agadir, în plin teritoriu răsculat, deoarece motorul îi luase foc. În plus, și-a distrus și trenul de aterizaj. Coechipierul său a încercat cîteva tentative de salvare, dar configurația solului făcea aterizarea imposibilă. Atunci, omul s-a întors la Agadir ca să prevină autoritățile franceze. Răscumpărarea a avut loc abia după opt zile. Capturat de un trib dizident, pilotul a revenit printre ai săi învinețit de lovituri și plin de păduchi. Interpretul fusese înjunghiat. A fost prima și cea mai blîndă dintre cele trei captivități de care a avut parte Marcel Reine.

Aceste aventuri, printre multe altele, conservate în arhivele Liniei, tinerețea piloților, buna lor dispoziție, felul lor simplu de a fi, elementul de vis, de spațiu, de camaraderie care-i înconjura au făcut ca acești băieți să se bucure la Casablanca de o simpatie universală. Femeile le-au dăruit gîndurile lor și, adesea, încă ceva în plus. Bătrînii „Marocani", dintre care mulți rămăseseră aici de pe vremea colonizării, oameni cu un trecut aspru și misterios, nutreau o admirație violentă pentru poștașii aerieni.

Nativii îi adorau ca pe niște vrăjitori zburdalnici. Trăiau într-o atmosferă unică, formată din prietenie, lipsă de griji, succese, primejdii și voiajuri celeste.

Comunitatea aceasta de viață, de meserie, de reflexe și de limbaj nu altera însă trăsăturile lor individuale. Fiecare își păstra particularitățile, relieful propriu.

Rozès, cel mai vîrstnic dintre ei, fost comandant, plimba prin cafenelele din Casablanca, prin popotele escalelor, terasele Dakarului și dunele deșertului unde-l azvîrlea cîte o pană, figura sa de corsar meridional, accentul tolousan, arțagul său comic și maliția sa țărănească. Inventa tot soiul de istorioare, bombănea întruna în timp ce pe chipul său tăbăcit, brăzdat de zbîrcituri mărunte, se succedau necontenit reflexele imaginației, furiilor și isteției sale.

Marcel Reine rîdea necontenit, îi rîdeau ochii de copil, obrajii rumeni, dinții scăpărători, de parcă ar fi fost sortit unei veșnice adolescențe. Vînjos, fermecător, neobosit, ignorînd tot ce nu era meserie sau plăceri, el își distribuia forțele, banii, veselia ca pe o comoară inepuizabilă. Isprăvile lui erau vestite din Maroc pînă-n Senegal. Verva mahalalelor pariziene, servită de un simț al expresiei acid și exact dădea culoare oricărui cuvințel. Adora viața, iar viața îl adora pe el. La Casablanca era idolul tuturor celor care, bărbați sau femei, prețuiau buna dispoziție, curajul, autentica inocență, generozitatea.

Exista în serviciul Liniei și un alt copil al Parisului care în materie de pitoresc al vocabularului, vioiciune a expresiei și plasticitate a cuvîntului nu era cu nimic mai prejos decît Marcel Reine. Dar Emile Lécrivain, născut într-o modestă familie de meseriași din Belleville *, avea o inimă exaltată. Exaltată atunci cînd era vorba de avia-

* Suburbie a Parisului (N.T.)

ție, exaltată în dragoste. Reine pilota așa cum dansa, cum își fuma țigara, cum rîdea. Avea la Casablanca o duzină de iubite și le schimba întruna. Cînd zbura, expresia lui Lécrivain devenea alta. Chipul său ciudat, prelung, de piele-roșie, se impregna de un extaz sever. Deșertul, motorul, soarele, curentul elicei îi vorbeau într-o limbă ermetică pentru oricare altul. Iubea o femeie, una singură, care locuia la Dakar și pe care o vedea rar. La Casablanca nu făcea nimănui curte. Învățase ca autodidact vioara și cînta inspirat. Avea o odaie plină de discuri în care se încuia ca să le asculte. Pînă și veselia sa dobîndea accente profunde, exaltate, și chiar atunci cînd se dezlănțuia părea că urmărește o himeră.

Acestor doi băieți aflați într-o perpetuă mișcare, trepidație, într-o stare de transă, vizibilă sau nu, Henri Guillaumet le opunea un calm imperturbabil. Era foarte tînăr și foarte îndrăzneț, dar marea sa forță fizică și perfectul echilibru nervos îi îngăduiau să substituie vehemențelor celor doi prieteni, volubilității lor, veșnicelor lor certuri prietenești, un zîmbet naiv, o frază pronunțată pe un ton ferm și blînd, o ridicare din umeri. Avea un piept puternic, o față luminoasă și liniștită, o gentilețe simplă. Nu-l istoveau nici munca, nici chiolhanurile, nici primejdiile. La prima vedere ar fi putut trece drept un indiferent, dar se degaja din el o forță atît de sănătoasă, încît impresia se schimba la repezeală. Pentru un camarad era în stare să răscolească tot deșertul. Ca și alții, de altfel. Un lucru pe care l-au dovedit cu toții.

Să mă ierte piloții primelor începuturi — cei vii și cei morți — că nu le-am zugrăvit aici chipurile. Dar nu poți vorbi bine decît despre cei pe care i-ai cunoscut bine.

Mermoz care, în martie 1926, a debarcat la Casablanca, îi știa pe toți. Rozès figurase în areopagul piloților veterani în fața cărora, la Montaudran, Mermoz dăduse proba lui definitivă. Emile Lécrivain își amintea de cele unsprezece sticle de șampanie pe care, sosind la Beirut, Coursault le cîștigase de la fratele acestuia, Albert. Dubourdieu și cu Reine debutaseră, odată cu el, spălînd cilindri și demontînd motoare la Toulouse. Cu Guillaumet servise împreună la Regimentul 1 Vînătoare de la Thionville. Cu ei și cu alții — Ville, Gourp, Erable, Pivot — se încrucișase neîncetat mai bine de un an în caruselul aerian printre siere și furtuni, la Barcelona, Alicante, Malaga sau Tanger. Și dacă Mermoz nu ignora nimic din comportamentul, chipurile sau acțiunile lor, la rîndu-le știau despre el multe și adevărate. Cunoșteau de ce e capabil la mînie, la chef, la muncă. Discutaseră, nu odată, cu el și despre el. Erau fericiți să-și vadă echipa îmbogățită cu acest pilot neobosit, cu acest prieten credincios.

Mermoz a fost întîmpinat așa cum se cuvinte. Rozès a bombănit împotriva maurilor și a administratorilor companiei. Lécrivain i-a vorbit despre curenții aerieni și escalele din deșert. Reine i-a lăudat calitățile muierușteloг din Casablanca. Guillaumet a înșirat amintiri de la Thionville. S-a băut zdravăn la „Regele Berii", la „Micul Bogătaș", la „Tabarin". În acesta din urmă, Reine a adus pînă la bar un cal de birje, pe care-l deshămase și pe care l-a îmbătat cu șampanie. Pipițele localului s-au adunat grămadă în jurul tinerilor aviatori, și multe au rămas cu ochii lipiți de noul pilot care avea umerii atît de largi, părul atît de frumos și privirea atît de îndepărtată.

Era în această dezlănțuire un ritm focos, fericit, un filon epic care-l făceau pe Mermoz să simtă că pentru el începea o viață nouă. Și, totodată, surprindea și la cama-

razii săi, pe care-i cunoștea atît de bine, ceva necunoscut, ceva greu de definit, ceva mai vast, mai fierbinte, mai limpede, ceva ce se născuse în ei pe pămîntul Africii.

Acest *ceva* i-a fost oferit și lui. Într-o dimineață de martie, în zori, a decolat spre sud.

Soarele nu se ridicase încă, dar, în penumbra deja transparentă și care se subția din clipă în clipă, pilotul ghicea contururile orașului pe care-l părăsea. Atenția îi era absorbită de manevrarea aparatului, de tabloul de bord, de bătaia motorului, de grija de a zbura la unison cu coechipierul. Și totuși, o parte din el era perfect liberă ; cea mai importantă, cea nesupusă cerebralului.

Sigur, pe cînd privea cum se înșirau pe sub aripile sale cîmpurile trandafirii și violete, presărate cu sate omogen de albe, pe cînd traversa lanțul muntos al Anti-Atlasului, cu formele lui pure și cușmele de zăpadă, scăpărînd în bătaia soarelui ce dobîndise între timp putere, în vreme ce în văile aride cătune răzlețe se grămădeau în jurul cîte unui pîrîu, pe cînd descoperea, în toată majestatea lui sălbatică golful Agadir, atît de albastru și neted încît părea un crîmpei de cer răsturnat, sigur că Mermoz și-a consultat hărțile, a reținut punctele de reper, a înregistrat posibilele terenuri de aterizare, a supravegheat turometrul, presiunea uleiului, a corectat abaterile de la unghiul de marș ale avionului. Dar în acest prim zbor adevărata sa viață n-a aparținut gesturilor profesionale. Ea a fost copleșită, în esența ei cea mai prețioasă, de o emoție în care, în sfîrșit, s-a regăsit.

Am mai spus-o, Mermoz fusese născut pentru a căuta inaccesibilul. Pămîntul și bunurile sale nu erau în măsură să-l satisfacă. Putea rîde. Se putea ghiftui de mîncăruri și plăceri. Putea iubi. Dar toate acestea nu-i erau deajuns. Îl fascina un apel infinit mai exigent. De fapt, oameni ca

el nu au un țel. Ceea ce urmăresc ei e doar aparența lui. Odată atins ceea ce își propuseseră drept scop definitiv, trec mai departe, spre o altă scînteiere, spre alte reflectări. Mereu mai departe. Mereu mai sus. Ceea ce le scapă, obiectul real al acestei îndîrjiri, este mișcarea ascensională însăși, urcușul fără de sfîrșit.

Ei nu pot posti precum schimnicii, nu se pot consacra, precum oamenii științei și ai meditației, tăcerii odăilor ferecate. O refuză mușchii lor, inima lor îndrăgostită de vînturi și primejdii. Cînd însă pornesc la asaltul întregii lumi și se dizolvă în intensitatea ei, ruga lor, poezia lor, țîșnesc din faptele lor la fel de pure, la fel de proaspete, deopotrivă de grave ca și cele ale monahului, ale savantului, ale poetului. Este extazul celor puternici, a căror carne și duh au nevoie de evadări. Abia atunci cîntă în ei o bucurie, o forță și o pace magnifice.

Acest cîntec a început să se îngîne în inima lui Mermoz în timp ce parcurgea prima sa etapă pe ruta Casablanca-Dakar și și-a atins plenitudinea în clipa în care, după ce părăsise Agadirul și depășise cubul alb al Tiznitului, așezat pe soclul său de stîncă, a abordat, odată cu zona rebelă, împărăția deșertului.

De cînd părăsise Siria nu-i mai fusese dat să cunoască ostilitatea conjugată a oamenilor și a naturii, misterul ucigaș ascuns în unda nisipurilor, măreția lor neasemuită și greutatea infinitului pe care-o poartă. Aici, acțiunea spirituală a pustiului se îngemăna cu o altă nețărmurire, aceea a Oceanului. A urmărit, de-a lungul a sute de kilometri, țărmul ; de o parte, dunele ondulînd, parcă așternute cu blănuri de lei, de alta, talazurile cu cununile lor de spumă. Părea că aceeași mișcare vălurise aceste imensități pustii și-n anumite momente Mermoz ar fi jurat

că deșertul e albastru iar marea se colorează în galben intens.

Soarele îi ardea ceafa. Mîinile sale guvernau, cu o răbdare tandră și fermă, comenzile și motorul. Accente de orgă cadențau drumul pe care-l trasa prin eter. După patru ani de mizerii, revolte și amărăciuni, era din nou stăpîn peste singurătăți. În siajul său, duhurile Palmyrei. Naivitatea din vremurile cînd le simțise suflul dispăruse. Îl înăspriseră duritatea existenței și o experiență mai aprofundată a oamenilor (a cărei amplitudine și amărăciune le cam exagera, dealtfel). Le purta însă urmele pe un obraz de pe care dispăruse prospețimea de floare a adolescenței, în sensibilitatea refulată, în voința manifestă de a reprima orice puseu de lirism. Putem însă cheltui cîtă energie poftim ca să ne înșelăm pe noi înșine, cînd anumite forțe lăuntrice găsesc condiții propice, ele devin invincibile. La majoritatea oamenilor, viciile și abdicările sînt cele care pîndesc acest moment, pitite în suflete fără vlagă. La Mermoz, dimpotrivă, ascunse erau pornirile cele mai nobile și mai dezinteresate. Și unde s-ar fi putut abandona el mai bine acestor stări decît pe scaunul lui de pilot, deasupra pustiului a cărui nostalgie îl urmărise cu o patetică tenacitate, singur, fără martori, eliberat în sfîrșit de acel alter-ego deformant pe care tot el și-l impusese ?

Candoarea copilăriei, darul de a crede și de a se minuna i-au rămas lui Mermoz pînă la moarte. În resurecția care-i venea dintr-un pămînt mort și dintr-un ocean pustiu, harurile acestea și-au avut partea lor. Vîrsta și suferințele îndurate le confereau însă acum alte accente, mai virile, mai solemne, poate mai triste, dar tocmai prin asta, mai sigure, mai bine protejate.

Din înălțimea Bréguet-ului 14, în timp ce în spatele său interpretul arab, înfofolit în pînzeturi albastre, fixa

asupra unui punct necunoscut o privire indescifrabilă, în timp, ce, paralel cu avionul său zbura un alt avion, pilotat de un camarad care, dacă s-ar fi cerut ar fi murit pentru el, și pentru care, fără șovăire ar fi fost la rîndu-i gata să-și dăruiască tînăra-i viață, Mermoz, contemplînd infernul strălucitor al lui Rio de Oro, simțea că dincolo de defecte și slăbiciuni, mai adevărată decît micimea omenească, mai reală decît bunurile de rînd, mai aproape de el decît toate pasiunile, fie chiar și o mare iubire, există o splendoare, singura pe măsura lui, singura aptă să-l împlinească. Orice s-ar fi putut întîmpla, oricare i-ar fi fost dezgustul față de inevitabilele ticăloșii, oricît ar fi încercat să se amăgească — această splendoare va rămîne veșnic valabilă, necesară și accesibilă lui, și el va reveni veșnic în căutarea ei.

Iar cînd a aterizat la escalele de la Juby, Cisneros, Port-Etienne, cînd a luat contact cu aceste locuri blestemate, cînd a văzut cu cîtă dragoste umilă înconjoară mecanicii mașinile zburătoare și pe cei ce le conduc, cînd a avut revelația primejdiei și a virtuților pe care le reclamă camaraderia în deșert, a înțeles că este instrumentul unei misiuni eroice.

Pericolele de la sol și din văzduh, calitatea muncii sale și a celor care o făceau împreună cu el, învățămintele zilnice pe care le căpăta de la natură și de la tovarășii săi, totul s-a aliat ca să-l debaraseze pe Mermoz de constrîngerea morală pe care, aidoma unui jug, o tîra după sine de cînd revenise din Siria și care-i stăvilea elanul înnăscut. A fost dintr-o dată, purificat, eliberat, restituit geniului său. Iar dacă toate acestea le-a aflat abia mai tîrziu, e cu atît mai emoționant; pentru că a sfidat bunul simț, a depășit limitele îngăduite ale oboselii și ale riscului, a forțat nota oriunde și oricînd, socotindu-se omul cel mai

practic de pe tot pămîntul, blindat de experiența acumulată, vindecat pe vecie de orice lirism, de devotamente gratuite și de exaltări.

Această nouă stare de spirit i-a condiționat și modul de viață. Redescoperind, fie și inconștient, esențialul, Mermoz a încetat să mai plaseze subsidiarul pe primul plan. Preocuparea pentru bani, chiar dacă n-a dispărut cu desăvîrșire, a încetat să-l mai obsedeze. Unica spaimă pe care o cunoscuse în viață, pierise. A revenit la vechea-i stare de nepăsare, de libertate. Și nu mia de franci pe care o cîștiga în plus pe lună l-a eliberat, ci descătușarea sa interioară. În Spania, Mermoz cunoscuse, voluntar, ocna economiilor. La Casablanca și-a închiriat o cameră după gustul său, a cumpărat covoare, stofe. Un refugiu, ca și la Palmyra, populat de reverii și de cărți. Regăsindu-și ritmurile, cele fizice ca și cele spirituale, s-a apucat de călărie și de scrimă. N-a refuzat nici plăcerile senzuale pe care le oferea din belșug marele oraș marocan. Fete de bar, vînzătoare, femei măritate, cocote, a avut atîtea aventuri încît, ajutat și de aiureala sa proprie, le-a cam confundat între ele. Nu dorea nici un fel de legătură stabilă. Cînd proprietăreasa a început să-i arate o tandrețe excesivă, și-a luat divanul, covoarele și cărțile și s-a mutat într-altă parte. Îmbrățișa cu toată forța existența liberă, bogată și lesnicioasă care îngemăna în ea farmecele Palmyrei și desfătările din permisia după întoarcerea din Orient. În jurul său, camarazii se învîrtejeau în veselul și frățescul lor sabat într-un oraș fondat de cuceritori și care continua să păstreze urmele originii sale. Aveau, cu toții, foc în vine. Aprigi cînd era vorba de muncă, gata oricînd la distracții, ei ignorau prejudecățile și meschinăriile. Îi plăceau, îi facilitau cura.

Zi de zi, veritabila sa natură recucerea în Mermoz terenul pierdut. Implacabilul soare, bărbătească prietenie, plăcerile frivole, furtunile de nisip, escalele din deșert ucideau larvele. În pieptul larg și purificat, dragostea pentru aviație își regăsea virtuțile primelor zile, caracterul său de copilărie înaripată, de rampă spre infinit.

Curînd, Mermoz avea să-i plătească tributul cuvenit, singurul care dă preț și sens pasiunilor și fericirilor de această natură.

La 24 mai, cînd abia mijiseră zorii, Mermoz decola de la Casablanca în direcția Juby. Ville, coechipierul său, i-a luat urma. Pînă la escala de la Agadir nu li s-a întîmplat nimic. Acolo s-a făcut plinul de benzină cu acea grabă febrilă pe care poșta aeriană o inculcase pînă și personalului baștinaș. Dar nici așa Mermoz n-a fost mulțumit. El, de obicei atît de blînd cu mecanicii și indigenii, devenea nerăbdător, violent, aproape brutal. Fiecare secundă cîștigată, stoarsă din această grabă, i se părea cea mai prețioasă dintre victorii. La cîteva minute după aterizare, avîndu-l la bord pe interpretul Ataf, Mermoz părăsea terenul de la Agadir. Un vînt fierbinte sufla la nivelul solului, dezechilibrînd aparatele și stînjenind zborul. Mermoz și Ville au luat înălțime. În scurt timp, un nor de nisip a ascuns privirilor pămîntul și marea. Navigația a continuat după busolă. Din cînd în cînd, pentru reperaj, se cufundau în pîcla făinoasă, descopereau marea, urcau din nou. În răstimpul acestor manevre, se îndepărtau unul de celălalt, se pierdeau din vedere, ca să evite orice risc de coliziune. După ce zburaseră îndeajuns ca să ajungă în apropiere de Juby, Mermoz a plonjat iarăși în stratul opac. L-a străpuns la mică distanță de sol ca să-și dea seama că derivase către interiorul Saharei. A virat spre vest, în direcția Oceanului. Ville îi repetase manevrele, dar din pricina

densităţi nisipului din aer, nu se putuse ţine după el. Rămas de unul singur, Mermoz a atins coasta. Era încredinţat că, urmînd-o într-un sens şi în altul, va sfîrşi prin a da de Juby. Brusc, din pricina unei avarii la distribuţie, motorul a refuzat să mai funcţioneze. Mermoz s-a văzut nevoit să aterizeze.

În primele momente, Mermoz s-a agitat făcînd gesturile cele mai vizibile, cele mai ample pe care s-a priceput să le facă. Auzea avionul lui Ville descriind cercuri prin pîclă. Coechipierul său îl căuta cu îndărătnicie, cu neliniște, cu furie. Dar ochiul omenesc nu putea străbate mai mult de treizeci de metri prin învolburările de nisip şi ceaţă care-l învăluiau pe Mermoz şi pe interpretul său. Ville a trebuit să renunţe. Rezerva sa de carburant fiind pe sfîrşite, a pornit în căutarea escalei. Zgomotul motorului a descrescut, s-a stins, luînd cu sine şansele de salvare.

Ataf s-a pus pe tremurat. Mermoz l-a potolit cu o palmă amicală pe umăr ; îşi amintea de munţii Palmyrei şi cum, datorită rezistenţei şi energiei sale, învinsese deşertul.

Din punctul de vedere al alimentelor şi-al băuturii, situaţia de aici, din Rio de Oro, era mai bună decît cea din Siria. Mermoz dispunea de o canistră cu apă, de sardele conservate, roşii, pîine. Avea însă împotriva lui o cumplită necunoscută : nu ştia în ce direcţie trebuie să pornească. Se afla dincolo sau dincoace de Juby ? Aterizase înainte de a ajunge la fortul spaniol ori îl depăşise ? Pe scurt, trebuia s-o pornească spre nord sau spre sud ? Ca element de decizie nu avea la îndemînă decît instinctul şi norocul.

Pentru determinarea locului unde se afla, busola nu-i slujea la nimic. Nici timpul scurs de la plecarea din Agadir. După atîtea ceasuri de zbor n-avea cum să calculeze, cu o aproximaţie de cîţiva zeci de kilometri, cu cît îl frînase,

sau cu cît îl împinsese vîntul. Mermoz și Ataf scrutară avizi împrejurimile, încercînd să recunoască o cută de teren, o curbă, o falie. Aveau amîndoi o memorie vizuală și un simț al terenului foarte dezvoltate ; Ataf, prin obișnuința deșertului, Mermoz datorită pilotajului. Dar dunele se succedau la nesfîrșit, una aidoma celeilalte, iar țărmul se topea, vag, printre cețuri.

— Mîine o să vedem mai clar cum stau lucrurile, a spus Mermoz.

Într-adevăr, ziua era pe sfîrșite. Mermoz a destupat canistra cu apă și și-a încleștat fălcile. Nu era umplută nici pe jumătate ; în locul celor zece litri pe care ar fi trebuit să-i conțină, înăuntru nu erau decît patru.

— O să audă ei cîte ceva de la mine la întoarcere, și-a făgăduit el.

I-a dat tîlmaciului cîteva înghițituri, a fost și mai parcimonios cu sine și pentru că frigul nocturn începuse să se facă simțit, s-a instalat în lada poștală din fuselaj și a adormit ca un prunc.

A doua zi s-a sculat o dată cu zorile. Pleoapele îi erau lipite de nisip. Vîntul își sporise violența. Deșertul învîrtejea pulberi dense. Mermoz și-a spus că n-are nici o șansă să fie zărit de avioanele care — de lucrul acesta nu se îndoia — vor pleca să-l caute. I-a făcut semn lui Ataf să ia ceva provizii, a notat în carnetul de zbor : „Ne îndreptăm către sud", și-a săltat în cîrcă bidonul cu apă și s-a înfundat între dune. Își interzisese să se atingă de apă înainte de cîteva ore, dar nu pusese la socoteală pulberea lipicioasă și fierbinte care-i pătrundea în gîtlej la fiecare respirație. Curînd n-a mai putut rezista, a dus canistra la gură, a băut, a trecut-o interpretului. Cu cît înaintau, cu atît sporea arșița, iar vîntul purtător de nisip le înteța setea. Pînă la amiază nu s-au oprit din mers, dar bidonul

a devenit mai ușor. Atunci au făcut primul popas și în același moment speranța le-a dat aripi. Au deslușit, la cinci sute de metri de țărm, contururile confuze ale unei nave care naviga spre nord. Au strigat și au gesticulat în disperare, dar vasul s-a topit în ceturi.

Au desfăcut două cutii de sardele și au mîncat tot atîta nisip cît și pește. Înainte de a relua marșul, au trebuit să mai bea o dată. După un ceas, peisajul s-a modificat ușor. Dunele au devenit mai dese și mai nisipoase. Mermoz și cu Ataf s-au consultat din ochi. Nu li se părea c-ar fi fost terenul pe care se obișnuiseră să-l zărească la nord de Juby. Greșiseră, deci, luînd-o înspre sud. Mermoz a făcut la stînga-împrejur, accelerînd ritmul. La căderea nopții, după ce parcurseseră inutil șaizeci de kilometri, se găseau din nou lîngă avion. Bidonul suna a gol.

Mermoz a mîncat și a adormit, la fel ca-n ajun, în lada poștală. Somnul i-a fost legănat de vuietul mării și de cel al vîntului. L-a trezit setea. Nu mai băuse de douăsprezece ore. Nisipul i se adunase în sprîncene, strivindu-i arcadele. Cu ajutorul unei rîngi improvizate și al unei pietre a izbutit să desfacă bușonul radiatorului și să scurgă un pic de apă în canistră. O apă amestecată cu acid și ruginâ, avînd un gust aproape insuportabil și care parcă-ți sfîșia măruntaiele. Dar nisipul arzător și lipicios era și mai dureros. Mermoz a băut din acest soi de otravă. Hotărîse să meargă spre nord pînă la limita puterilor. I-a spus, în gînd, adio Bréguet-ului și, profitînd de reflux, a pornit-o spre țărm. Ataf îl urma.

Vecinătatea mării nu domolise nici arșița, nici ravagiile pe care simunul le provoca în organismul lor. Înghițeau întruna apa aceea otrăvită. Către mijlocul zilei, durerile care-l chinuiau, l-au făcut pe Mermoz să înțeleagă că, dacă nu-i întîlnește pe mauri, e pierdut. Atunci, în loc să

se mai ascundă pe după dune cum făcuse pînă atunci, a ieşit la creastă. Cînd a văzut, venind spre el forme albastre ce-şi îmboldeau cămilele, a respirat uşurat. Prefera să piară sub loviturile lor decît să se usuce de sete şi suferinţă. Năucit de pumni, a fost dezbrăcat, legat fedeleş şi azvîrlit pe samarul unei cămile. Apoi, răpitorii s-au înfundat în deşert. Zile şi nopţi a străbătut aşa pustiul, zgîlţîit ca un balot, hrănit cu te miri ce, bînd din cînd în cînd, cîteva înghiţituri de apă din puţuri, devorat de păduchi. Gura, urechile, nările, erau pline de nisip. Pierduse sensul direcţiei, noţiunea realităţii. În timpul popasurilor era camuflat sub un cort, sau legat de ţărusul la care se prăjoneau cămilele. Rezista doar datorită somnului său, adînc şi total.

Nu ştia nimic de soarta ce-l aştepta. Făcea obiectul unor reuniuni, se duceau tot soiul de pertractări, din care nu înţelegea, firește, o iotă. Avea uneori impresia că nomazii o iau din loc ca să scape de un alt trib care rîvnea la prizonierul lor... Într-o dimineaţă a zărit, zburînd la joasă altitudine şi îndreptîndu-se către nord, cele două avioane ale poştei aeriene. Nu le-a putut urmări cu privirea decît o clipă. Paznicii săi l-au alungat cu pumnii îndărăt în cort.

A doua zi, în zori, fără ca nimic să-l fi pregătit pentru aşa ceva, s-a pomenit în faţa fortului de la Juby. Compania Latécoère îl răscumpărase contra sumei de douăsprezece mii de pesetas.

În luna care a urmat captivităţii sale, n-a fost zi ca Mermoz să nu fi suferit cumplit. Apa din radiator, amestecată cu acid, îi provoca dureri intestinale atroce şi hemoragii interne. Dar ideea că şi-ar putea întrerupe munca nu i-a trecut niciodată prin minte şi n-a cerut, măcar odată, să fie înlocuit. Cînd îi venea rîndul, survola senin dunele şi ţăr-

mul unde simțise cum i se sleiesc puterile. Puțin îi păsa de mauri. La trei săptămîni de la eliberarea sa a avut o nouă pană și a trebuit să aterizeze în deșert. A fost reperat de o bandă de nomazi care au pornit spre el în trapul cămilelor. În ziua aceea însă timpul era frumos. Coechipierul său nu-l scăpase din ochi. A aterizat imediat. Cei doi piloți au apucat să transbordeze poșta și să decoleze fără probleme.

După asemenea aventuri, după asemenea bucurii, ce mai contau eforturile ! Existența se scurgea aidoma unui fluviu amplu, desferecat de primăvară, plin de zăpoare, de cascade, de spumă. Văzduhul era mai înmiresmat, femeile din Casablanca mai frumoase. Memoria prefăcea primejdiile biruite în viziuni prețioase, în poezie. Bărbații albaștri, mișcătoarele corturi, trupul adormit biciuit de simun, marșurile nocturne păreau tot atîtea vise în afara realității, în afara timpului. Mermoz începe să acumuleze adevăratele sale comori.

„Asta-i porția mea suplimentară de viață !" exulta el.

Și și-a cumpărat o mașină. Prima lui mașină.

Era o decapotabilă roșie, marca Amilcar. Putea oare aspira un băiat care iubea riscul și vîntul vitezei, care avea în buricele degetelor simțul drăcoveniilor mecanice, putea el aspira la o jucărie mai minunată ? Mermoz a făcut o adevărată pasiune pentru mașinuța sa roșie și a pilotat-o ca și cum ar fi fost avion, fără să țină seama de contingențele terestre.

Felul acesta de a conduce nu l-a părăsit niciodată. Prietenii pe care Mermoz i-a luat cu el în aer cunosc senzația de absolută siguranță pe care o încercau avîndu-l pe el la comenzi ; dar toți cei pe care i-a așezat alături într-o mașină nu vor uita nicicînd stopurile cardiace pe care le-au

provocat virajele sale demente și barbarele accelerații sau frînări.

Drumurile marocane erau drepte și netede. De-a lungul lor, cu pletele-n vînt, cu cîte o frumusețe ce se îndesa în el, moartă de frică și dragoste, Mermoz gonea, cu acceleratorul la podea, în decapotabila sa stacojie... Pieptul i se dilata. Ziua de mîine nu mai exista pentru el. Făcea, desigur, cea mai splendidă dintre meserii. Prețul ei era însăși viața. Mermoz se recucerise.

Rîndul la concediul de odihnă ce i se cuvenea i-a venit la jumătatea lui iunie. A luat avionul companiei pînă la Toulouse, iar de acolo trenul pînă la Lille, unde maică-sa continua să dirijeze pavilionul ei de tuberculoși pentru un salariu lunar de două sute cincizeci de franci. Cu toate că în scrisorile sale Mermoz se străduise să diminueze riscurile fiecărui zbor, doamna Mermoz le știa, după cum știa și de captivitatea la tuaregi pe care Jean nu i-o putuse ascunde. Mama sa îl aștepta cu aceeași nerăbdare plină de neliniști cu care-l așteptase la întoarcereaa din Siria. Și, la fel ca și atunci, cînd l-a revăzut, l-a revăzut bolnav. De data aceasta, pericolul era mult mai mare. Încă de la aterizarea la Toulouse Mermoz simțise un vîjîit în urechi și o durere atroce la rădăcina nasului. Cînd a ajuns la Lille ardea de febră. La început n-a vrut să acorde nici o importanță acestor suferințe, dar n-a trecut mult și impresia era că cineva îi despică fruntea cu lovituri de secure. Un specialist, prieten de-al doamnei Mermoz, a diagnosticat o sinuzită virulentă și o dublă otită. Trebuia operat de urgență. Timpanele și canalele nazale s-au dovedit pline de nisip. Erau urmele simunului și ale zilelor petrecute pe samarul cămiliei, cu fața neacoperită.

Mermoz s-a aflat la un pas de moarte. Nisipul rosese fragilii pereți despărțitori și provocase o puternică in-

fecție. Exista riscul unui abces cerebral. Datorită îngrijirii medicilor, care nutreau pentru infirmiera lor o admirație profundă și care s-au ocupat de Jean ca de propriul lor fiu, datorită veghei necurmate a doamnei Mermoz, primejdia cea mare a fost îndepărtată. Dar nu și cea care amenință auzul. Mermoz risca să rămînă surd.

În ciuda tuturor eforturilor făcute ca să i se ascundă această eventualitate, el a intuit diagnosticul. Febra a transformat îngrijorarea în obsesie.

— O să fiu respins la vizita medicală curentă, îi spunea el, noapte de noapte, maicăi-si. N-o să-mi permită să mai zbor.

Și se oprea, continuîndu-și gîndurile în tăcere. Duși în fundul orbitelor, ochii îi ardeau de această idee fixă. Într-o seară a adăugat, uitînd că nu-i singur :

— N-o să rezist... n-o să rezit... O să-mi iau avionul, îi dau gaze, și direct cu el în pămînt.

Ca să nu piardă spațiul magnetic, efluviile vîntului, cursa cu norii, cîntul motorului, Mermoz s-a îngrijit mai abitir ca cel mai meticulos dintre sedentari. Vindecarea a fost laborioasă, înceată. I-a acceptat durata. A urmat, scrupulos, cura. Inhalații, puncții, doctorii, s-a supus la toate. Uneori, organica sa nerăbdare îl făcea să bombăne, să se-nfurie. Atunci, își amintea de vizita medicală ce avea să decidă care îi va fi viața și se potolea.

În octombrie, cînd a ajuns la Toulouse ca să ia avionul care urma să-l ducă în Maroc, un medic a descoperit urme de supurație în sinusuri. Alt tratament înaintea plecării. A doua zi după sosirea la Casablanca, a transportat poșta la Juby. În pofida celor două zile petrecute în carlingă, n-a resimțit nici urmă de oboseală. Dar n-a fost pe deplin liniștit decît după vizita medicală. A trecut-o la înapoierea din deșert. A fost găsit în perfectă formă. Nici urmă de maladie. Zborul îl vindecase.

Temerile lui Mermoz s-au prefăcut într-o năbădăioasă bucurie. La dracu' cu grijile, cu instrumentele chirurgicale, cu doctorii !

„Gata m-am săturat ! Ce fericire să fii sănătos ! Să simți cum te frige soarele marocan, să respiri aerul minunat al hangarelor, mirosurile benzinei și ale uleiurilor, să faci orgii de kilometri pe bătrînele noastre hîrburi !"

Acest suflu violent care a dilatat pieptul lui Mermoz a fost cel mai bun leac. Și-a regăsit poftele de gămân. Le-a copleșit pe iubitele sale cu o neostenită frenezie. A strîns mîinile camarazilor cu un sentiment de fraternitate întinerit, patetic. Îi deveniseră, de cînd fusese cît pe-aci să nu le mai poată urma cursa, și mai dragi. Iar ei, ei care știuseră că existase riscul să piardă acest tovarăș, i-au sărbătorit fastuos întoarcerea.

Dar, în mijlocul strigătelor de bucurie, al glumelor în care se amesteca argoul parizian, tuluzan, cel al porturilor marocane și jargonul aviației, printre rîsete, dansuri, plesnituri zdravene peste umăr, ciocnet de pahare, într-un cuvînt, în toată această explozie de veselie care ar fi marcat întoarcerea oricărui camarad de zbor, se strecura un accent deosebit, aproape subconștient, greu de analizat, și care se adresa numai și numai lui Mermoz.

El se datora faptului că pentru piloții liniei Casablanca-Dakar, Mermoz, continuînd să rămînă unul de-ai lor, părea, totuși, o ființă diferită. Nu chiar superioară, dar alta, excepțională. Vorbeau aceeași limbă. Aveau, în general, față de evenimentele meseriei și cele ale vieții, cam aceleași reacții. Originea tuturor era modestă. De cînd părăsise Avenue du Maine, Mermoz dusese, la fel ca ei, existența terenurilor de zbor, a popotelor, a camerelor cu chirie, a localurilor de noapte. Era, ca și ei, dezbărat de orice, simplificat la extrem. Și totuși, el aducea la reuniunile lor — așa cum a făcut-o pretutindeni și mereu — ceva

cu neputință de definit, ceva prețios, ceva la care, fără s-o știe, erau cu toții sensibili.

Odată cu Mermoz, printre ei pătrundea visul și puritatea.

De ce ținea, așadar, această întîietate neformulată, dar care se contura treptat, treptat, într-o echipă magnifică? Mermoz nu era cel mai vechi pilot al Liniei. Reine degaja mai multă veselie, mai mult antren și se bucura de o mai mare popularitate decît el. Lécrivain era deopotrivă, dacă nu și mai extatic, mai pasionat. Rezistența fizică a lui Guillaumet se apropia de cea a lui Mermoz. În materie de aventuri, Rozès le cumulase pe cele mai dramatice. Ca măiestrie în pilotaj, șimț și știință a zborului, curaj, erau egali cu toții. Ce mai, nimic tangibil, cifrabil nu-l distingea pe Mermoz și nu explica afecțiunea specială și acea obscură considerație cu care camarazii începuseră să-l înconjoare.

Elementele acestei suveranități născînde depășeau domeniul meseriei. Evident, ea n-ar fi fost de conceput fără probleme de bravură, tenacitate, îndemînare, camaraderie pe care le produsese Mermoz ca pilot. Dar acestea erau calități indispensabile pentru ca cineva să fie acceptat de Companie. Ca să depășești planul egalității avînd drept tovarăși oameni îndrăzneți, mîndri și susceptibili, era nevoie să aduni în tine ceea ce numai Mermoz izbutise să adune : mijloacele acțiunii, puterea meditativă, gustul infinitului. Toate într-o incomparabilă strălucire fizică. Și în cea mai strictă simplitate.

I-am întrebat pe Guillaumet și pe Reine, aproape singurii supraviețuitori activi ai acelor vremuri eroice :

— Cum era pe-atunci Mermoz ?

— Nu știu cum să-ți explic treaba asta, a răspuns, placid, Guillaumet. Îl simțeam întotdeauna deasupra noastră.

— Ce să-ţi zic, i-a dat drumul cu volubilitate Reine. Făcea la fel ce făceau şi băieţii, dar era totuşi altfel. Bine-nţeles, îi plăcea să se dea peste cap. Şi-i plăceau, bine-nţeles, şi gagicele, era, pricepi, din beton armat. Nu-i era frică de nici o aiureală. Într-o zi a ras un biciclist cu Amîlcarul meu — aveam unul la fel cu al lui — ei bine, măgarul m-a lăsat să plătesc eu poliţa de asigurare şi a şi rîs de mine o săptămînă încheiată. Da' uite, nu ştiu cum să zic, era totuşi mai bun ca noi toţi. Se încuia la el în casă. Gîndea. Se prăpădea după versuri. Era *serios*, ce mai!

Într-adevăr, exista la Mermoz, dincolo de rîsete, farse, amoruri, nebunii, încăierări, o densitate spirituală permanent manifestă. Ea venea de departe, din Avenue du Maine, din Mainbressy, din adolescenţa sa studioasă, din copilăria fără joacă. Ea îl urma ba sub forma gravităţii, ba sub aceea a melancoliei, ba devenind exaltare. Ea făcuse ca pentru el aviaţia să fie un simplu instrument, un semn. În timp ce pentru alţii, era o finalitate în sine care-i satisfăcea, ca atare, pe deplin, el, Mermoz, o iubea ca mijloc unic de grandoare şi evadare. Fără s-o ştie, camarazii admirau la el personificarea ideală a actelor şi sacrificiilor lor. Vedeau, strălucind pe fruntea lui, propria lor poezie.

Nu cred că s-au gîndit la talia şi umerii lui atunci cînd, cu tandreţe, l-au supranumit *Cel Mare*.

În acea perioadă, şi-a petrecut majoritatea timpului la Juby.

Acest fort spaniol, edificat pe promontoriul care-i dăduse şi numele se găsea cam la jumătatea distanţei între Casablanca şi Dakar. Servea drept releu pentru avioanele care se duceau sau veneau. Aici se opreau piloţii ce navigau în ambele sensuri ca să transmită camaradului ce urma să continue cursa sacii poştali. Rămîneau, cu rîndul, la Juby fie ca să asigure ştafeta curentă, fie ca să-i înlocuiască pe cei bolnavi, răniţi sau dispăruţi. Durata şederii lor

aici depindea de concedii, absenţe, starea aparatelor. Jocul acestor diverse elemente a făcut ca, în toamna anului 1926, Mermoz să rămînă cîteva săptămîni la Juby.

Cunosc destul de bine această escală. În 1929 am fost adus aici de Emile Lécrivain, în cursa premergătoare celei în care a pierit. Lécrivain pe care Mermoz îl iubea atît de mult, şi care, la rîndu-i, ţinea aşa de mult la Mermoz...

Am stat la Juby douăzeci şi patru de ore. Era arhi-suficient ca să-ţi dai seama de cumplita dezolare a locului. Pe coasta golaşă, un fort prăpădit de un alb murdar. Nici o colibă de jur împrejur, nici o cocioabă, nici un copac, nici un fir de iarbă. Spre soare-apune, Oceanul. Spre soare-răsare, miazănoapte, spre miazăzi, deşertul. N-am văzut nicicînd celulă omenească redusă la un spaţiu atît de mic. Nicicînd ca la Juby n-am avut senzaţia asediului, a sufocării. La piciorul zidurilor sale livide începea Rio de Oro.

O reţea de sîrmă ghimpată proteja fortul pe o rază de doi kilometri. În timpul zilei ea demarca limitele siguranţei. Noaptea, această siguranţă se oprea chiar la incinta fortului. Înăuntru vieţuiau oameni, aleşi ai tristeţii şi-ai abandonului. Juby slujea drept penitenciar militar al armatei spaniole. Ostaşii care-i păzeau pe întemniţaţi se deosebeau prea puţin de prizonieri. Cu uniformele zdrenţuite, cu espadrilele ferfeniţă, cu chipurile supte, nespălaţi şi neraşi cu săptămînile, ei se descompuneau treptat în trîndăvia şi tăcerea din jur. Nici măcar ofiţerii nu izbuteau să ţină piept acţiunii solitudinii, a nisipurilor, a soarelui. Păreau nişte umbre taciturne. Am rămas preţ de un ceas într-o cazemată transformată în popotă, în care timp am ascultat doar zornăitul unor zaruri. Era unicul sunet pe care-l scotea o reuniune de fantome. N-a răsunăt un glas. Feţele erau lipsite de orice expresie. Fortul Juby era cufundat într-o somnolenţă deprimantă, sinistră.

În acest domeniu al sordidului și-al disperării, în care apa se aducea cu vaporul, o dată pe lună, din insulele Canare, în care temniceri și ocnași se înfrățeau într-o sleire timpă, Mermoz a cunoscut ceasuri care au contat printre cele mai importante din viață.

Locuia în baraca de tablă ondulată pe care Compania Latécoère o construise lîngă zidul de vest al fortului, cu fața la ocean. Amenajarea ei era dintre cele mai primitive : două camere cu mai multe paturi de campanie, lavoare din fier, o sală comună mobilată cu o masă lungă și cîteva scaune desperecheate, într-un cuvînt, un dormitor și o popotă rudimentare.

Baraca era locuită în mod permanent de un șef de aeroport și de mecanici. Cel mai vechi dintre ei se numea Toto. Era un tuluzan trecut de prima tinerețe, mic, gras, buhăit de băutură, cu buzele crăpate din pricina nisipului, cu ochii mijiți, isteți, strălucitori. Asediați de dune, condamnați pe doi ani la singurătate, acești oameni îngrijeau cu pasiune bătrînele aparate și, în ciuda stării lor de abandon, în ciuda uleiului care le mînjea veșnic fețele, în pofida patimilor ce-i stăpîneau, aveau o demnitate și o mîndrie cu totul aparte. Evenimentul capital al săptămînii era pentru ei sosirea poștei. Ea măsura ritmul existenței lor. Ea îi lega de restul lumii. Îi smulgea din ocna lor. Uneori, avionul aducea și pentru ei scrisori, întotdeauna însă hrană și vin. Dar, mai ales, le aducea glasurile camarazilor, veselia lor, furiile, poveștile, cronica acestei Linii de care cel mai umil dintre ei se simțea tot atît de legat ca oricare din șefi.

Mecanicii de la Juby îi tutuiau, amical, pe toți piloții. Unii însă aveau preferații lor. Cum era Lécrivain. Cum era Reine. Și cum era Mermoz.

Acestuia din urmă îi erau recunoscători pentru forța lui, pentru frumusețea lui, pentru blîndețea lui. Cînd Mermoz sărea din carlingă, strigoii din Juby dispăreau prin

cotloane. Își îndrepta umerii, slobozea din strînsoarea căștii pletele-i lungi, își desfăcea brațele, adresa camarazilor un surîs luminos. Careva îi înșfăca geamantanașul și-l ducea în odaia piloților. El redacta raportul și o ștergea imediat pe plajă. Aici își petrecea toate dimineții. Gol în bătaia teribilă a soarelui, își exersa mușchii. După cîteva zile părea turnat în bronz. Părul, mai deschis decît pielea, flutura în jurul unui chip radios. Către ceasurile prînzului se ocupa de bucătărie. Veghea cu mare grijă la prepararea felurilor, avînd într-o mînă o carte de bucate adusă de el de la Casablanca, iar în cealaltă revolverul cu care dirija doi mauri îndoielnici. Pofta sa de mîncare fiind cea care era, camarazii, cînd îl știau la Juby, dublau aprovizionarea.

Uneori, după prînz, încerca avioanele. Atunci, o lua razna deasupra deșertului, scăpat de grijile serviciului, liber să cutreiere spațiul după cum avea chef, să viseze, să descopere. I s-a întîmplat să ia cu sine șeici ai unor triburi nomade ce campau dincolo de sîrma ghimpată a fortului. Cu ei, bea apoi ceai de mentă, sub corturile vaste și goale.

Cînd n-avea de lucru, chiar dacă noaptea dormise douăsprezece ore neîntors, își făcea, regulat, siesta. Uneori, un botic delicat împingea ușa odăii sale. Gazela sa domesticită venea să-l vadă și pleca dezamăgită. Avea și o maimuțică, botezată Lola, călătorea pe umărul lui și dormea, alături, în pat.

Apusurile erau scurte. Întunericul își așternea zăbranicul peste ocean și deșert. Porțile cele grele ale fortului se închideau pînă la ivirea zorilor. La intervale regulate se auzeau strigătele, neliniștite și lugubre, ale santinelelor. În afara acestor strigăte ce alternau, atotstăpînitor era doar zgomotul valurilor izbindu-se de țărm. Pînă la primele focuri omenești erau sute de kilometri. În odaia piloților, separat numai prin cîteva scînduri de noapte și de

nisipuri, de tainele și vraja lor, Mermoz urmărea meandrele reveriilor sale.

Își amintea de Palmyra și surîdea ca celui mai frumos vis al său. Se gîndea la spitalul din Lille, la maică-sa. Închidea ochii ca s-o vadă mai bine. Cu poșta următoare va primi o scrisoare și bani. Bani pe care iarăși îi va împărți celor din jur. Îi cerea să-i cheltuiască numai pentru plăcerile ei. Mama... Cît de egoist era în ceea ce-o privește. Ea nu trăia decît pentru el, prin el, în timp ce dînsul proiecta de pe acum să plece și mai departe, să sporească distanța care-i separa. Voia să înfrunte noi riscuri. În cîteva luni avea să se deschidă linia Americii de Sud. Ceruse, printre primii, detașarea. „Sărmană măicuță", se gîndea Mermoz, dar în același timp vedea pădurile virgine, pampasurile, Cordilierii.

Un răgaz între gînduri. Nisipurile se umpleau de rumorile Oceanului. Ciulea urechea la glasurile lui.

Să învingi Atlanticul... Fostul său comandant din Siria, colonelul Denain, făcuse să mijească prin fața ochilor speranța unei traversări aeriene... Atlanticul... Nimeni pînă acum nu legase, în ambele sensuri, vechiul continent de cel nou. El o va face... El va reuși... Uitase de mamă, uitase totul pe lume.

Hărmălaia din odaia vecină îl readucea la prezent. Mecanicii trăgeau la măsea discutînd între ei. Un rîs mut agita buzele lui Mermoz auzindu-i ce spun. Acordul dintre el și ei era perfect. Îndrăgea îndemînarea lor, devotamentul față de muncă, faptul că, înfundați în nisipurile de la Juby, unsuroși ca o cîrpă de șters motoare, nu se socoteau inferiori nimănui. Simțul său pentru valorile autentice avea ce învăța de la ei. Știa mai mult decît bine că, în cazărmi și în marile orașe, există puzderie de galonați, de decorați, de importanți care ca valoare omenească, ca vir-

tute adevărată, n-ajungea nici la degetul cel mic al lui Toto sau al camarazilor săi.

Își amintea de Thionville, de caldarîmurile Parisului. Acum, această mizerie nu-l mai înspăimînta. Ea îl învățase atîtea lucruri. Fusese rodnică tocmai pentru că o putuse domina.

Azilurile de noapte... sărăcimea...

Eterul și reveriile lui...

Oceanul se sparge de țărm. Santinelele se strigă între ele. Noaptea nisipurilor vibrează peste Rio de Oro. Încă un vis...

Într-una din nopțile de la Juby, Mermoz a scris un poem. L-am descoperit printre hîrtiile sale la Rocquigny, un sătuc din Ardeni. Iată-l :

COȘMARUL ETERULUI

O noapte caldă de vară... fără suflu de briză... / Tăcere grea de spaime... și voluptate... / Stranii luciri de stele... o boltă împroșcată / Cu verzi palori... o lună-nțîrziată, indecisă... / Odaia... imensă... bulboană de umbră... / Patul scund... inundat de-o lumină spectrală... / Pe perina albă... o pată de negreală... / Cap brun de femeie... fața confuză... astrală... / Deplinul calm al celui din urmă minut... / Cumplită apăsare de lespede mortuară... / Bătaie-năbușită și surdă de arteră... / O nemișcare de superbă cioplitură... / Ascult șoapta vocii cristaline : / Iubitule, murmură ea tandru la ureche... / De ce mă socoți mereu asemeni altor multe ? Atîtea femei au avut parte... de-această noapte opalină... / Zămislită din dorința ta... din mîngîierile lor... / Ce-mi pasă mie de toate aceste lascive beții... / Fără această inimă pe care nici o mînă... / Nu ți-a mîngîiat-o, palpitînd, în piept...“ ? /

. . . . . .

Aplecată, ascultă ritmul inimii mele... / În pumn, un stilet cu lamă de cristal... / În ochi un reflex de sălbatice dorinți... / Iar eu, zăcînd strivit de oroare... / Din inima-mi smulsă... sfîșiere mortală... / O plăsmuire dispare... ce rînjet sinistru ! / E sufletul meu ce-și jeluie deruta... / Și viața mi se scurge, pic cu pic... /

. . . . . .

Balang de clopote venit din depărtare... / O muzică senină... / Ora... / Moare...

Sub acoperișul aceleiași barăci mai era un pilot care scria. Avea înfățișare cu totul aparte. Era îmbrăcat cu o *gandura* * lucioasă de atîta purtare. O barbă hirsută încadra o față rotundă, cu nasul cîrn, fruntea bombată și ochi de pasăre de noapte... Tocmai fusese numit comandantul aeroportului de la Juby. A stat aici optsprezece luni neîntrerupte. Se numea Antoine de Saint-Exupéry.

Cînd am zburat de la Casablanca la Dakar, Saint-Exupéry se afla în concediu. Lăsase însă o urmă adîncă în memoria camarazilor săi care îi spuneau „Saint-Ex". Cei mai temerari dintre ei erau uluiți de îndrăzneala cu care condusese depanări extrem de periculoase. Cei mai calmi, mai răbdători, se minunau cît de bine se adaptase el la viața pietrificată de la Juby. Pînă la urmă ajunsese să nu se deosebească aproape de loc de localnici. Le învățase limba. Stătea cu ei la interminabile taclale. Le deprinsese felul de a fi, placiditatea, încetineala. S-ar fi putut crede că această odraslă a unei mari familii franceze se născuse sub un cort de nomazi.

Din cînd în cînd, își sălta poalele *ganduralei,* se suia într-un avion și ateriza, departe în deșert, pe un bloc negru și neted despre care credea că e un aerolit. Adesea, se încuia la el în cameră și înnegrea cu un scris deosebit de

* Veșmînt amplu și lung, ca un halat, purtat de triburile din deșert. I se mai spune și *djelaba.* (N.T.).

frumos pagini care nu reprezentau rapoarte. Cea mai mare parte erau apoi rupte. Piloții îl socoteau ușor țîcnit.

Mermoz s-a simțit atras de acest nou camarad. Îl seducea puternica sa originalitate. S-au legat unul de altul pe un plan ce nu ținea de meseria comună. În Mermoz, Saint-Exupéry a recunoscut o ființă excepțională prin seva, căldura vitală, sensibilitatea pe care le degaja. Vorbea cu el cum nu vorbea cu nimeni. Cultura sa, spiritul său ascuțit, preocupările sale abstracte, uluitoarea mașină de gîndit cuprinsă sub fruntea bombată au produs asupra lui Mermoz o impresie decisivă : Mermoz admirase întotdeauna, cu o fervoare de copil înmărmurit, inteligența, cunoștințele, talentul. În aceste bunuri abstracte, Saint-Exupéry era prodigios de bogat. Raporturile care s-au stabilit între cei doi tineri purtau amprenta unei stime reciproce, destul de neobișnuite în mediul lor. S-au tutuit abia după zece ani. Aici, la Juby, Saint-Exupéry i-a împărtășit lui Mermoz taina ocupațiilor sale nocturne : scria o carte ce urma să aibă ca titlu : *Curier de Miazăzi*.

Într-o seară i-a citit cîteva pasaje. Îi văd, îi aud. Timid, bărbos, înfășurat în *gandura*, Saint-Exupéry se instalează pe patul lui Mermoz. Cu vocea sa surdă, ușor poticnită, dar care, treptat, treptat devine patetică, incantatorie, el își citește romanul de debut. Mermoz, timid și el, dar superb, cu chipul său de bronz aureolat de pletele arămii, ascultă reținîndu-și respirația. Afară, vîntul nopții răscolește nisipurile lui Rio de Oro. Atlanticul îngînă wagneriana-i melopee. În baraca cufundată în tăcere, cel care, la vremea lui, va fi cel mai mare poet al aripilor făurite de om, destăinuie primul său mesaj celui care va fi cel mai frumos cavaler al cerului.

La Juby, Mermoz acumula bogățiile meditației. La Casablanca, pe cele ale sentimentelor. Le găsea nu prin femei.

era încă în perioada — ferice pentru el — a legăturilor efemere, lesnicioase, cînd lua totul fără să dea aproape nimic în schimb. Frecventarea camarazilor alimenta incomparabil mai bine nevoia lui de a iubi. Încerca, pentru unii dintre ei — Reine, Guillaumet, Lécrivain, Ville — o tandreţe ce-şi avea în el ramificaţii ample. Aparţineau tribului său, clanului său. De cîte ori se întîlneau, se stabilea între ei un schimb instantaneu de reflexe, de rezonanţe, un acord, un echilibru care le sporeau posibilităţile de trăire. În tovărăşia lor, Mermoz se simţea sprijinit, multiplicat. Nu se încumeta să le acorde însă, prea repede, un statut care pentru el însemna enorm : acela de prieten. Îl împiedicau cinstea şi rezerva sa naturală.

Cu toate acestea, prietenia reprezenta pentru Mermoz o necesitate vitală. Fără ea, chiar copleşit de muncă, chiar în culmea succesului, avea în inimă ceea ce el denumea „goluri de aer".

Aşa stînd lucrurile, se poate imagina cu ce faţă radioasă l-a întîmpinat pe Etienne cînd acesta a debarcat la Casablanca pentru a sluji Linia ! Etienne cel de la Palmyra ! În bucuria sa, Mermoz nu mai ţinea seama aproape deloc de faptul că Daurat acordase lui Etienne postul solicitat numai la insistenţele sale şi numai pe garanţia sa şi considera venirea prietenului ca o favoare a destinului. Cu ce inimă l-a prezentat el camarazilor, l-a purtat prin restaurante şi localuri de noapte ! Şi, mai ales, cu cîtă solicitudine, cu cîtă minuţiozitate i-a explicat itinerarul aerian, zonele periculoase, manevrele de siguranţă, obiceiurile nomazilor ! Voia să transmită, dintr-o suflare, prietenului întreaga sa experienţă, întreaga sa intuiţie. Iar acesta, chip imobil, frunte îndărătnică, primea transfuzia de cunoştinţe. Numai intensitatea privirii îi trăda fericirea.

Au închiriat împreună un apartament, acolo luau şi mesele. Iubitele lui Mermoz nu l-au mai văzut.

Una din primele mișcări ale celor doi prieteni a fost aceea de a-l regăsi pe al treilea, adică pe Coursault. Mermoz se gîndea la această vizită încă de la sosirea sa în Maroc unde Coursault, înaintat sergent-major, participase, cu curaj și din greu, la războiul din Rif. * Munca, șederile la Juby și Dakar, boala, toate astea au întîrziat proiectul lui Mermoz. La puțin timp după sosirea lui Etienne și profitînd de două zile libere, Mermoz și-a îmbarcat prietenul în decapotabila stacojie și i-au dat bătaie spre Meknès. Dar din întîlnirea — după o despărțire de trei ani — cu camaradul de la Istres, Metz, din Siria și Nancy, Mermoz n-a culeș bucuria pe care o aștepta.

Un impuls frățesc i-a azvîrlit unul în brațele celuilalt. Apoi, Mermoz l-a examinat pe Coursault și s-a cutremurat pe dinăuntru. Frămîntările pentru sănătatea precară a soției, grijile materiale, constrîngerile și deziluziile vieții militare se imprimaseră puternic pe trăsăturile acestuia. Tinerețea fugise aiurea de pe chipul pe care Mermoz îl cunoscuse atît de vesel, atît de nepăsător. Părul începuse să încărunțească. Mermoz și-a amintit chefurile de la Damasc, cînd, făcînd-o pe vatmanii, au pornit de cîteva ori cu tramvaiele în cartierul bordelurilor sau cînd, instalați în cîte o *arabadji* **, organizaseră curse de care romane pe străzile orașului. Și-a amintit veselele zile de foame de la Palmyra, de motanul căpitanului pe care-l devoraseră profitînd de absența stăpînului și a cărui blană împăiată comandantul de escadrilă o găsise, la întoarcere, tronînd pe biroul său. Și-a amintit și de atît de puțin creștinescul lor botez comun, ordonat de „Plisc de Oțel" și oficiat în cel

---

* Război purtat de colonialiștii francezi, care instituiseră în 1912 protectoratul lor asupra Marocului, împotriva Republicii Rif, creată în urma răscoalei armate a lui Abd-el-Krim (1921—1926). (N.T.)

** Denumire dată birjelor marocane (N.A.)

mai luxos stabiliment cu felinar roşu la poartă din Damasc. Şi-a amintit şi de maimuţica Boubou şi de miile de şotii pe care o învăţaseră să facă. Evocînd toate aceste amintiri, Mermoz a încercat să-şi mai înveselească prietenul. Coursault a izbucnit în plîns.

Mermoz i-a smuls promisiunea că, de îndată ce perioada sa de reangajare se va isprăvi, va face cerere de admitere în Compania Latécoère. Apoi s-au despărţit.

După întoarcerea de la Meknès, Linia, Linia *lui*, i s-a părut lui Mermoz şi mai frumoasă.

La 11 noiembrie 1926, coechipierii Erable şi Gourp au părăsit Juby cu destinaţia Dakar. Gourp ducea poşta. Erable avea la bord interpretul maur şi pe mecanicul spaniol Pintado, angajatul Liniei. Deasupra capului Bojador, la jumătatea drumului între Juby şi Villa-Cisneros, următoarea escală, Gourp a avut o pană. A aterizat fără probleme, urmat imediat de Erable. În timp ce piloţii transbordau sacii poştali, Pintado a examinat motorul lui Gourp şi i-a asigurat că poate fi reparat pe loc. Gourp a decis să se autodepaneze. Erable a decolat, dar o stranie îngrijorare pentru tovarăşul său l-a făcut să se întoarcă. În clipa în care, aterizînd pentru a doua oară, sărea din carlingă, cinci mauri înarmaţi cu puşti au ţîşnit dintre dune. Îl aveau ca şef pe Ould-Aj-Rab, dezertor dintr-o unitate colonială franceză. A tras de cum i-a văzut pe piloţi, imitat de oamenii săi. Erable şi Pintado au fost ucişi. Gourp, grav rănit. Banditii au vrut să-l căsăpească pe loc cu pumnalele, dar interpretul i-a implorat să-l cruţe, făcîndu-i să înţeleagă că, atît timp cît respiră, chiar şi mutilat, pilotul francez reprezintă bani grei ca preţ al răscumpărării. Gourp a fost legat de crupa unei cămile şi caravana s-a îndreptat spre Juby. Cînd nefericitul îşi pierdea cunoştinţa, banditii îi dădeau să bea şi-i pansau

rănile cu balegă. Rănile deschise s-au cangrenat. Soarele saharian îl năucea. Fiecare pas al cămilei era pentru el o tortură. După două zile, Gourp a hotărît să-şi grăbească moartea. Avea asupra lui un flacon conţinînd acid fenic şi unul cu iod. Le-a înghiţit pe amîndouă. Durerea i-a luat minţile. Răpitorii l-au crezut pierdut, dar au trimis totuşi un mesager rapid la Juby ca să negocieze la iuţeală schimbul.

La cîteva ceasuri după masacru, întrucît nici Gourp, nici Erable n-au fost semnalaţi la Villa-Cisneros, alerta a fost dată de-a lungul întregului traseu. Echipajele au decolat în căutarea camarazilor dispăruţi. Mermoz şi Ville au plecat primii. La zece kilometri de locul unde aterizaseră Gourp, Erable şi Pintado, Ville a avut şi el o pană. O altă bandă, apărută între timp, s-a năpustit asupra lui. Răzînd cu avionul crestele dunelor, mai, mai atingînd capetele agresorilor cu roţile, Mermoz a izbutit să-i împrăştie. A aterizat pentru cîteva secunde, şi-a îmbarcat camaradul şi au revenit la Juby.

Emisarul lui Ould-Aj-Rab s-a prezentat după o săptămînă. Răscumpărarea lui Gourp a fost fixată la cinci mii pesos. Nimeni nu ştia însă dacă mai trăieşte ori ba. Mermoz şi Ville au plecat după el. Au dat peste lugubrul convoi la optzeci de kilometri de Juby. Gourp agoniza pe spinarea unei cămile. Mermoz l-a transportat pînă la fort. Un alt avion l-a dus la Casablanca. Avea o rană îngrozitoare la coapsa stîngă şi, de la ea în jos, întregul picior era cangrenat. Intestinele erau şi ele perforate de antisepticele băute. I-a fost decernată Legiunea de Onoare şi a decedat la spital.

Mermoz i-a cerut colonelului La Peña, comandantul fortului Juby, permisiunea de a căuta resturile pămînteşti ale lui Erable şi Pintado. Colonelul a refuzat.

Această tragedie a avut asupra caracterului lui Mermoz un efect zguduitor. Își zicea el fatalist, dar nu simțise cu adevărat fatalitatea întinzînd spre el palmele sale reci de marmoră. Cînd Gourp încărcase poșta la Juby, Mermoz era cel care trebuia să-l escorteze pînă la Dakar. Erable însă îl rugase să-i cedeze cursa și Mermoz, care acceptase, a plecat la Casablanca. Fără s-o știe, Erable alesese să moară în locul lui Jean.

„Cînd ți-e scris..."

De cîte ori repetase Mermoz aceste cuvinte ! Abia acum însă le pătrunsese, pe de-a-ntregul, sensul. Fatalitatea jucase în favoarea lui. Avea să aștepte zece ani înainte de a inversa semnele.

Dacă imaginea concretă a destinului a dat noi dimensiuni raporturilor pe care Mermoz le întreținea cu existența și concepției sale sacerdotale despre meseria pe care o făcea, moartea lui Gourp și Erable l-a izbit în sensibilitatea sa cea mai vie. Cu timpul, în fața hecatombei impuse de cerințele Liniei, Mermoz avea să se rezume la tăcere. Nu că s-ar fi obișnuit. Nu că s-ar fi înăsprit sufletește. Pur și simplu, înțelesese și acceptase. Era însă prea novice cînd au căzut primii. Nu cunoștea încă gustul de cenușă și tristețea sîngelui. Parcursese abia o jumătate din drumul care-l ducea spre propriul său adevăr. A fost cutremurat de milă, de oroare, de revoltă. Și-a cumpărat un parabelum. El, dușmanul omuciderii, visa acum să doboare mauri, oricare ar fi fost ei. Îi fuseseră asasinați camarazii.

La începutul lui decembrie, felicitările primite de la mai-că-sa i-au reamintit că împlinise douăzeci și cinci de ani. Și deodată, în ciuda rezistenței sale, în ciuda vitalității și a insațiabilei sale dorinți de acțiune și aventură, Jean s-a simțit bătrîn.

„Ce scurtă e existența, a monologat el. Nu prea ai timp să fii tînăr așa cum trebuie."

Să fi fost soarta lui Gourp și Erable cea care i-a dictat aceste cuvinte cutremurător de profetice ? Să fi fost o premoniție care de atunci încolo avea să se manifeste tot mai mult ? Nimeni n-ar fi putut ghici adevărul. Cert e că părea îmboldit de o grabă subconștientă, de o tainică nevoie de a se dispersa în vastul univers. Un soi de aviditate febrilă îl biciuie și-l zorește. Îl chinuie setea de spații noi. Ar vrea să fie, în același timp, pretutindeni. Brazilia și Argentina fi-vor ele oferite curînd nerăbdării sale ? Pleca-va în Bolivia ca instructor, așa cum îi propune un colonel din această țară ? Sau în Guineea spaniolă, ca fondator de linie, așa cum i-o cere un diplomat madrilen cu care a făcut o cursă ? Zbura-va pe ruta Paris-Teheran în solda unei noi societăți franceze ? Îi va obține, în sfîrșit, colonelul Denain un avion transatlantic ? Toate aceste speranțe se întrețes în sufletul său. Toate aceste nume îl îmbată. Se crede devenit pasăre migratoare. Se crede capabil să trădeze Linia. De cînd o slujește a totalizat mai bine de două mii de ore de zbor și peste două sute de mii de kilometri. Nu-i oare îndeajuns pentru unul și același traseu ? Ar putea merge și-n altă parte. Timpul se scurge atît de iute.

Dar, o spunea chiar el, nu te poți împotrivi la ceea ce-ți e scris. Or, scris era pentru Mermoz, că linia de la Toulouse la Pacific va fi pentru el linia vieții și a morții. Cît privește ruta Casablanca-Dakar, nici aceasta nu-și epuizase încă toate învățămintele.

Începea iarna. În regiunile toride peste care zbura Mermoz ea aducea cu sine, în locul frigului, furtunile. Venite fie dinspre Ocean, fie dinspre deșert, ele erau deopotrivă de cumplite. Uraganul smulgea și ducea cu sine pilonii de oțel de pe terenurile de zbor. Aspirate sau azvîrlite

ca niște biete dopuri de teribilele turbioane, avioanele scăpau complet de sub controlul piloților. Din carlinga aparatului precipitat deasupra valurilor, cel care-l conducea vedea deschizîndu-se sub el hăuri lichide sau înălțîndu-se piscuri de spumă. Adesea, nisipul spulberat de pe dune se ridica pînă la o înălțime de trei mii de metri. Zburai atunci ceasuri întregi printr-un văzduh devenit vîscos și granulat, printr-un soi de colbuială lipicioasă care înăbușea motor și plămîni, totul scăldat într-o lumină subterană și, deopotrivă, submarină. Piloții deveneau victimele unor derive pe care nu le puteau calcula, abătuți departe spre larg, striviți de faleze, mînați undeva în deșert. Trebuia navigat „pe pipăitelea", orbește, menținînd numai și numai din instinct echilibrul unor avioane cărora nu li se mai vedeau nici capetele aripilor, nici coada. Am zburat în plin sirocco, de la Juby la Villa-Cisneros și-mi amintesc de groaza pe care am încercat-o atunci, precum și de eforturile aproape supraomenești ale lui Emile Lécrivain, pilotul meu. Asta a fost în 1929, pe un model nou, dotat cu un motor extrem de sigur și avînd radio la bord. Cu doi ani în urmă însă, Mermoz și camarazii săi n-aveau la dispoziție nimic în afara primitivelor lor Bréguet 14. După Spania și după un an de serviciu pe coasta africană, aceste aparate se mențineau în aer doar grație trudei inspirate a mecanicilor pierduți pe terenurile deșertului și a reflexelor unor admirabili piloți. Căci poșta nu admitea întîrzieri.

Atunci a învățat Mermoz cum se trece prin orice, zburînd pe orice. Atunci s-a oțelit, s-a călit, s-a blindat pentru totdeauna împotriva reticenței, șovăielii, a imposibilului. Făcînd ceea ce făceau, și Mermoz, și camarazii săi găseau că este firesc, necesar, să realizeze, săptămînal, adevărate fapte de arme. Așa stînd lucrurile, au fost mirați, ba chiar iritați, de răsunetul avut în lume de isprava unui confrate,

în timp ce ei săvîrşeau acte de eroism, fără să le remarce şi pe bandă rulantă.

La 2 martie 1927, maiorul uruguaian de aviaţie Taddeo Larre-Borgès, fratele său Glauco, căpitanul Ibarra şi mecanicul Rigoli au încercat, pentru prima oară, traversarea Atlanticului de Sud, de la un continent la altul. Întreaga omenire urmărea, cu o îngrijorare în care regăsim reflexele unei epoci depăşite, această experienţă fără precedent, acest asalt al unor aripi omeneşti, încă plăpînde, împotriva imensităţii Oceanului. Echipajul a decolat de la Casablanca la opt şi jumătate. Pe cheiuri se îmbulzea o uriaşă mulţime. Reporterii şi fotografii se dezlănţuiseră. Agenţiile de presă din toate capitalele lumii erau în stare de alertă aşteptînd noutăţi despre hidroavion.

Au trecut însă ore, au trecut zile şi Larre-Borgès n-a dat semne de viaţă. Itinerarul hidroavionului se ştia ; el urma să zboare de-a lungul coastei marocane, apoi al celei sahariene şi de acolo să se avînte peste Atlantic. O căutare patetică, care, de atunci, avea să anime nu odată aceste ţărmuri pustii, a fost pornită neîntîrziat. Nave franceze, britanice, italiene, au fost abătute din drumul lor ca să scotocească Oceanul. Avioane militare spaniole şi franceze s-au pornit să brăzdeze cerul. Fireşte, piloţii liniei Casablanca-Dakar au decolat şi ei. În cursa aceasta pentru salvarea unor vieţi omeneşti, la 5 martie, Mermoz şi coechipierul său Ville, descopereau hidroavionul.

Epava zăcea pe o mică plajă, la vărsarea în ocean a *ouedului* * Fetima, cam la o sută de kilometri la nord de Juby. Mermoz şi Ville au survolat zona la joasă altitudine. Grupuri de mauri, anormal de numeroase, se iţeau printre dune. Cei doi cunoşteau deşertul şi obiceiurile tri-

* Torent format în sezonul ploilor, cu o albie adînc săpată (N.T.).

burilor aproape visceral ; pentru ei situaţia era la fel de clară ca şi cum ar fi fost desenată pe o pagină albă. O pană i-a silit pe uruguaieni să amerizeze în apropierea coastei. Valurile i-au azvîrlit pe ţărm. Ca totdeauna în asemenea cazuri, un pîndar nevăzut a semnalat naufragiul. Larre-Borgès şi tovarăşii săi erau fie prizonierii maurilor, fie asasinaţi de aceştia.

Mermoz şi Ville s-au înapoiat forţînd la maximum motoarele ca să comunice coordonatele exacte ale poziţiei hidroavionului. Imediat, admirabila echipă a liniei Casablanca-Dakar, s-a pus, în totalitatea ei, pe treabă. La 7 martie, Guillaumet, însoţit de Riguelle şi transportînd un tălmaci, au aterizat lîngă hidroavion, i-au descusut pe mauri şi au colectat informaţiile necesare. Uruguaienii erau în viaţă. La 8 martie, Reine şi Antoine au survolat tabăra răpitorilor, au aterizat în apropierea ei, au debarcat pe emisarii fortului spaniol şi au decolat sub o grindină de gloanţe. Pe 10 martie, au revenit ca să-i încarce pe Larre-Borgès şi echipajul său, răscumpăraţi de la mauri şi să-i aducă, sleiţi de puteri, dar teferi, la Juby.

Prin suspansul creat, prin peripeţiile sale, prin caracterul ei romantic, prin mijloacele folosite, noi şi totodată seculare, prin actorii ei, tineri şi înfocaţi plasaţi într-un decor sălbatic, această salvare a pasionat o lume întreagă. Ziarişti de pretutindeni s-au năpustit spre Casablanca, implorînd să fie duşi la Juby. Mermoz a transportat o droaie, înghesuiţi peste sacii poştali sau îndesaţi în lăzile goale. La fel au făcut şi camarazii săi. El însă a atras atenţia, mai mult ca oricare altul. Frumuseţea sa, corpul său bronzat şi atletic, farmecul său constituiau, pentru reporteri şi fotografi, ţinta ideală. A fost mitraliat cu întrebări. S-a scris despre el, despre captivitatea lui, despre dragostea lui pentru deşert. L-au botezat „ostaşul civil". I-a fost publicat chipul. S-a cerut pentru el Legiunea de

Onoare. Și ca întotdeauna, zorul gazetăresc, entuziasmul, au dilatat realitatea, transformînd-o în titluri grase pe prima pagină.

La început, cînd a aflat că e erou de reportaj, Mermoz n-a crezut că la originea acestei publicități ar sta meritul său personal. Și-a închipuit că totul se trage de la recomandările lui Latécoère, ale colonelului Denain sau a cine știe cărei intervenții. Furia care l-a cuprins la acest gînd a fost una dintre cele mai violente prin care a trecut. Strîngea din dinți, își încleșta pumnii, se învîrtea ca turbat prin odaie. Nu îndrăznea să dea ochi cu camarazii.

„Dacă e să merit ceva, tuna el, vreau să merit numai și numai pentru ceea ce am făcut, nu datorită protecțiilor. Așa, se duce dracului rezultatul strădaniilor mele și bucuria pe care mi-ar putea-o oferi !"

Totuși, amplitudinea ecoului stîrnit de actele sale l-a obligat să-și revizuiască părerile. Recomandările nu jucaseră nici un rol în toată povestea. Atunci, furia i s-a îndreptat asupra gazetarilor. Să nu fi văzut oare tipii ăștia nimic în viața lor, să nu fi riscat vreodată ceva ca să transforme acum în legendă o întîmplare banală ? De ce se apucaseră să tămîieze o acțiune care pentru toți piloții de pe ruta Casablanca — Dakar era condiția firească a muncii lor ?

„E lamentabil, scria Mermoz. În simplitatea lor, faptele nu erau *tocmai urîte*, dar zarva stîrnită n-a făcut decît să le diminueze."

Linia continua să-l forjeze pe Mermoz.

Acum, nu-i mai era de ajuns să-și facă datoria față de curier și de camarazii aflați în viață. Îl obsedau umbrele lui Erable și Pintado, rămași fără sepulcru. Nu putea admite acest abandon, cum nu putea admite biruința deșertului și a ucigașilor asupra spiritului Liniei. Camarazii trebuiau recuperați, chiar dacă nu mai erau decît niște ose-

minte. De șase ori a cerut Mermoz guvernatorului de la Cap Juby permisiunea de a executa această misiune ; de șase ori colonelul La Peña a refuzat, invocînd primejdiile unei acțiuni pur sentimentale. Îndărătnicia lui Mermoz era însă de neclintit. Prestigiul și autoritatea sa sporeau întruna. La a șaptea tentativă obținea ceea ce-și dorise.

În luna iunie, în timpul unei escale la Juby, între două curse, și-a pus planul în aplicare, fără să mai prevină direcțiunea Liniei. Neînsoțit de un coechipier, a îmbarcat, pentru orice eventualitate, doi ghizi mauri în Bréguet-ul său și s-a îndreptat spre locul masacrului.

Investigațiile n-au durat prea mult. Rămășițele celor două aparate, incendiate de banda lui Ould-Aj-Rab, i-au slujit drept reper. A aterizat ușor ; dar cînd a sărit din carlingă și și-a plimbat privirea de jur împrejur n-a mai zărit nimic. Trecuseră șapte luni de la data masacrului. Leșurile lăsate în voia soartei hrăniseră șacalii și hienele. Mermoz scotoci totuși locurile cu privirea sa ageră. Deodată tresări. Smocul acela castaniu lipit de o bucată din avion era... sigur... nu încăpea nici o îndoială... era un smoc din părul lui Erable. A desprins cu mare grijă singurul vestigiu rămas de pe urma unui camarad bun, vesel și îndrăzneț. N-a mai avut însă timp să viseze în aceste pustietăți. Cei doi tîlmaci se porniseră să urle. Războinici în burnusuri albastre coborau în goană coasta celei mai apropiate dune. Elicea se învîrtea la relanti. Mermoz dădu gaze și desprinse aparatul de solul crăpat al deșertului.

O lună mai tîrziu îi mărturisea mamei sale :

„Mama pilotului, căreia i-am trimis smocul de păr mi-a scris o scrisoare profund recunoscătoare, dar din nefericire — cum era și firesc dealtfel — extrem de îndurerată. Ce-ai vrea ? Neantul... Mîndria de a fi avut un asemenea fiu o susține însă cît de cît. I se pare mereu că-i departe de ea, dar că-l va revedea. Și îl așteaptă."

E oare cu putință să citești aceste rînduri fără să ți se pună un nod în gît ?

E cineva în stare să prevestească, ființei celei mai iubite, cu o atît de atroce precizie, tortura ce o așteaptă ?

În ziua în care Mermoz și-a riscat viața ca să aducă părul unui camarad ucis cu șapte luni în urmă, el n-a făcut nici act de bravură și nici de sfidare gratuită. Niciodată Mermoz nu și-a îngăduit un zbor inutil. Ceea ce a săvîrșit, a săvîrșit-o în numele pactului încheiat cu ideea de camaraderie și cu Linia. În ziua aceea însă, Linia n-a mai avut ce să-l învețe.

Ajunsese la un punct de unde tot ce-i inspira această Linie întrecea chiar și propriile-i exigențe, oricît ar fi fost ele de dure. Hrănit și maturizat de ea, purificat, dobîndindu-și dimensiunile sale reale, acum o depășea. Plecat în cursă de la același start cu ceilalți camarazi, ba poate chiar ușor în urma lor, era în prezent în fruntea acestei falange epice, chiar în vîrful ei strălucitor, dar marcat de destin.

Își cîștigase, în creștetul unei piramide în care atîția morți se îngeamănă astăzi cu cei cîțiva supraviețuitori, un loc pe care n-avea să-l mai piardă niciodată.

De pe acum, săptămînile ce-i rămăseseră lui Mermoz să le petreacă pe ruta Casablanca—Dakar erau socotite ; de pe acum, șefii de escală plecau să amenajeze terenuri în America de Sud unde Latécoère negocia cu guvernele locale contracte poștale ; de pe acum, Mermoz se simțea chemat într-acolo.

Îl umfla rîsul cînd se gîndea numai la demersurile întreprinse pe lîngă Franco—Română. Ar fi putut el vegeta pe o linie calmă din Europa ? Orizonturile necuprinse,

aventura cu A mare îi deveniseră mai necesare decît pîinea cea de toate zilele. Nici măcar concediile nu-l mai ispiteau. Uneori zicea : „Să văd America de Sud, să dau o raită prin Siria, să arunc un ochi în Persia, să fac cîțiva pași prin India și China, și zău dacă-mi mai trebuie ceva." Firește, erau simple reverii și își dădea seama de ele. Așa căzuseră sorții să n-aibă parte de plimbări turistice. Avea nevoie să slujească, să construiască. E ceea ce-l aștepta de partea cealaltă a Oceanului.

Dar înainte de asta își dorea să străbată fără escală acest Ocean, acest Ocean al cărui contur îl survola de atîta timp și a cărui chemare o ascultase de atîtea ori în nopțile de la Juby. Acolo unde eșuaseră uruguayenii, unde-și aflaseră moartea Mouneyres și Saint-Roman, el avea să izbîndească. Era sigur. Simțea atîta forță în pieptul său bombat precum o platoșă, în brațele sale de granit, în inima sa renăscută.

La 20 mai, anul acesta, un prim mesager al oamenilor îl străbătuse pe la Nord.

„Ferice de Lindberg ! a exclamat Mermoz. E minunat ceea ce a săvîrșit el, dar perfect realizabil cu un pic de voință."

În sinea sa se știa egalul americanului cu destin miraculos. Și, cînd alții îi urmară, Chamberlain și Levin, comandorul Byrd și coechiperii săi, freamătul care-l cuprinse nu mai era acela al nerăbdării, ci al umilinței. S-a adresat tuturor constructorilor, tuturor întreprinderilor aeriene. Să i se dea un avion. Cu cîtă bucurie ar fi schimbat decorația primită pe un avion transatlantic ! Un aparat, unul singur ! Și va traversa Atlanticul, cel de Nord, cel de Sud, n-are importanță, va restabili astfel prestigiul Franței. Anarhistul din Thionville începea să se simtă vistiernicul țării sale.

Nu exista însă nimic gata. Tragedia lui Nungesser și a lui Coli * îi incita pe cei în drept la prudență. Mermoz nu mai avea somn.

Pe neașteptate, ocazia păru să se ofere chiar pe propria-i Linie.

În august, în ciuda protestelor sale, Mermoz a fost numit comandantul aeroportului din Agadir. În zilele libere, încerca avioane, pleca la vînătoare, se ducea la Tiznit sau Taroudant și întreținea relațiile necesare Liniei cu autoritățile militare care comandau regiunea. Aceste îndeletniciri administrative, sedentare, ca și viața de sibarit îl dezgustau însă profund. De cîte ori, pe pista de zbor, dădea cîte unui camarad semnalul de plecare, avea sentimentul că este un „învîrtit".

Și totuși, era nevoie să deprindă a conduce, dintr-un birou, munca altora. Daurat îi pregătea o misiune pentru îndeplinirea căreia meseria de pilot nu ajungea.

După un stagiu de cîteva săptămîni, Mermoz pleacă, oftînd de ușurare, în concediu, în Franța. Și-l petrece la Paris, la Lille și la Mainbressy. Dar nici tandrețea pe care o nutrea pentru bunici, nici dragostea pentru maică-sa, n-au reușit să-l facă fericit. Era nerăbdător, distrat, cu gîndurile aiurea. Și oricît se străduia să nu-i alarmeze pe ai săi, singurele cuvinte pe care le repeta întruna erau „America de Sud... Atlanticul". Sub fruntea-i înaltă, arsă de soare, ochii păreau mai limpezi, mai ficși, de parcă ar fi purtat în ei reflexele nisipurilor. Profilul de bronz acuza tot mai tare o voință călită în atîtea primejdii și lupte, încît o simțeai inflexibilă. Era, în totalitatea ei, focalizată pe un obiectiv unic : acela de a zbura, de a dilata

* Piloți francezi, dispăruți în 1927 în timpul unei tentative de traversare a Atlanticului (N.T.).

limitele experienței, de a lua în stăpînire noi tărîmuri și mări noi, de a pulveriza și, în același timp, de a exalta condiția umană.

Cînd, înainte de terminarea concediului, a fost chemat la Toulouse ca să testeze — în sfîrșit — noile aparate ieșite din uzinele Latécoère, a explodat într-un acces de bucurie infantilă. Trecuse o lună de cînd nu mai respirase mirosul uleiului și-al benzinei arse într-un motor. S-a apucat, hămesit, de treabă. A încercat aparatele Laté 25 și Laté 26, s-a antrenat, pe ruta Spania, în zborul de noapte, și-a pregătit brevetul de navigator. Zbura, zbura și nici măcar întunericul nu-i domolea elanul.

În acel moment a crezut că poate traversa Atlanticul.

Pentru a demonstra posibilitățile noului său avion, Laté 26, și a percuta, în același timp, opinia publică, Latécoère a hotărît să-l lanseze, pe propria-i linie, într-un raid de o anvergură ieșită din comun. Daurat a studiat itinerarul și a ales echipajul. Urma, aceasta era decizia, să se parcurgă, fără escală, distanța Toulouse — Saint-Louis în Senegal. Cei doi oameni care aveau să ducă aparatul erau Négrin, pilot-recepționist al uzinelor Latécoère, și Jean Mermoz.

În aceeași perioadă, Costes și Le Brix preparau raidul în America de Sud, raid ce avea să le facă ilustre numele. De acord cu directorul lor, Mermoz și Négrin au hotărît să plece în aceeași zi și la aceeași oră ca și cei doi. Aveau încredere în aparatul și în experiența lor ca să-i bată pe concurenți. Ultimele încercări ale lui Laté 26 s-au efectuat cu mare discreție. Conducerea nu dorea, în cazul unui eșec, să atragă atenția. În plus, pentru oficialitățile ministeriale, birocrați timorați și rutinieri, cum le este felul, zborul lui Négrin și al lui Mermoz trebuia să figureze nu ca un raid, ci ca o probă de sarcină și distanță.

Cei doi piloți, însă, erau ferm hotărîți să se dispenseze de asentimentul funcționarilor, potrivnici, de regulă, oricărui proiect prestigios și măreț. Intenția lor era să-i „radă" pe Costes și Le Brix nu numai pe ruta Toulouse — Saint-Louis, ci și deasupra Atlanticului. Ideea acestei curse eroice îi aparținea lui Mermoz. Cum ar fi putut admite — avînd, în sfîrșit, mijloacele — să nu-și împlinească un vis, atît de îndelungat, de febril conceput, urmărit, cumpănit ? Négrin, a cărui temeritate nu cunoștea nici ea frontiere, a susținut, cu toată ardoarea, acest plan. Oficial, Daurat l-a ignorat. Dar ascultîndu-i pe cei doi piloți, gura sa a schițat acel fugitiv surîs care, la el, era semn de laudă.

Toată lumea s-a pus pe treabă cu febrilitate. Director, mecanici, ingineri, șefi de ateliere, piloți, nici unul nu trăia pentru altceva decît pentru Laté 26 special, cu aripile supradimensionate, care urma să poarte, atît de departe, renumele Liniei. Zece zile de-a rîndul, aparatul, deși gata, a fost revizuit și răsrevizuit. Zece nopți de-a rîndul, Mermoz și Négrin au zburat în taină. În sfîrșit, a sosit și ultima zi, premergătoare decolării lor, cea în zorii căreia Costes și Le Brix trebuiau să-și ia deasemeni zborul. Chestionați asupra ultimei lor impresii, cei doi piloți au declarat că n-au o încredere totală în aripile supradimensionate ale lui Laté 26 și că niște aripi normale li se par preferabile. Pe loc, Daurat a și hotărît înlocuirea. Echipele tehnice s-au apucat de lucru, ca într-o cursă contra cronometru, îmboldiți de un spirit de colaborare total, unanim. Cînd se crăpa de ziuă, operațiunea fusese terminată. Mermoz și Négrin s-au suit în postul de pilotaj.

Atunci a încercat Mermoz, pentru prima oară în viață, emoția aproape insuportabilă a marilor încercări. Se afla, pentru prima oară, în pragul unui act de care chipul său

avea să fie legat, pentru totdeauna, în memoria oamenilor. În sinea sa tremura tot. Şi-a amintit însă de micuţul, prăpăditul avion de la Istres pe care îşi luase cîndva zborul, neştiind nimic, orbeşte, şi atunci şi-a rezemat umerii răscopţi de soarele de la Juby de spătarul capitonat cu piele al Laté-ului 26, iar trăsăturile sale căpătară expresia copiilor înseninaţi dintr-o dată. Avea douăzeci şi cinci de ani şi urma să traverseze Atlanticul.

Perpignan, Pirineii, Barcelona, Alicante, Malaga, Gibraltar, Casablanca, Agadir şi pustiul, Juby şi pustiul, Cisneros şi pustiul, Port-Etienne...

Toate aceste escale, toate aceste peisaje, temperaturi, brize, toate aceste goluri de aer, imagini ale soarelui, toate aceste stele, Mermoz le recunoştea, le număra, le regăsea, şi le integra, una după alta. Erau patrimoniul său, bunul său, ogorul pe care-l arase de mii şi mii de ori. Acum însă nu se mai oprea din escală în escală ca să-şi ia din nou vînt, acum le parcurgea dintr-o dată dintr-o singură suflare, dintr-un singur zbor, direct şi sigur. Beţia sa lucidă, extazul său activ au durat douăzeci şi patru de ore. În zorii ce succedau celor în care părăsiseră Toulouse, Négrin şi Mermoz au zărit Saint-Louis, în Senegal. Soarele îşi împlînta primele raze în apele Atlanticului.

Mermoz şi-a azvîrlit braţele în sus în semn de victorie Négrin, pilot de încercare, neobişnuit defel cu etapele lungi, avea întipărită pe chipu-i tras aceeaşi expresie de speranţă ca şi tovarăşul său. Pe terenul de la Saint-Louis nu se zărea nici un avion. Costes şi Le Brix nu sosiseră încă.*

Oceanul aparţinea echipajului de pe Laté 26.

Roţile aparatului au atins solul. Era pentru prima oară cînd se realiza, pe calea aerului şi fără escală, legătura

---

* Mermoz şi Négrin au aterizat cu două ore înaintea lor (N.A.).

dintre Senegal și Franța. Laté 26 rula pe pistă, rula... La capătul cursei, o cocoașă de pământ l-a făcut să se poticnească. Botul aparatului a izbit solul...

Oficialitățile, în frunte cu guvernatorul, se precipitară. Erau convinși că asistaseră la aterizarea lui Costes și Le Brix. Nu fusese anunțat nici un alt zbor. Dar în locul chipului aspru și al siluetei îndesate ale lui Costes, din carlingă își făcu apariția un vlăjgan tînăr, cu părul blond și ondulat.

— Mermoz, se prezentă el.

Un nume care nu spunea nimănui nimic.

— Fe... felicitările mele, bîlbîi guvernatorul.

Dar nici Mermoz nici Négrin n-aveau urechi pentru el. Cumplit de îngrijorați, ei examinau prova avionului. Totul era intact, minus elicea.

Au trebuit să aștepte o săptămînă ca să capete una nouă. În acest răstimp, Costes și Le Brix și-au urmat drumul.

CUPRINS

CARTEA ÎNTÎI
Primii pași

I. *Un băiat cuminte* 7
II. *Un prost soldat* 33
III. *Pilot în Levant* 46

CARTEA A DOUA
Linia

I. *La pămînt!* 83
II. *Omul cu țigara* 106
III. *Lecția spaniolă* 122
IV. *Casablanca — Dakar* 140

Redactor : MANUELA CORAVU
Tehnoredactor : VALERIA PETROVICI

Bun de tipar : 3.06.1985.
Apărut. 1985. Coli de tipar 6.

Comanda nr. 50 219
Combinatul poligrafic
„Casa Scînteii"
Piața Scînteii nr. 1, București
Republica Socialistă România

joseph kessel

vol.II

MERMOZ

Vol I—II, Lei 18,50

O dată ajuns la înălțimea prevăzută, Mermoz a lansat motorul din plin. Cîteva secunde avionul a zburat așa cum se aștepta să zboare. Brusc însă comenzile i s-au smuls din mîini. Le-a înșfăcat la loc, dar în van ; parcă strivit de un baros gigantic, fuselajul se torsiona, se dezarticula. Orice tentativă de pilotaj devenise imposibilă. Avionul se sfărîma în aer. Era sfîrșitul...

Înlănțuit de fuselaj, se prăbușea cu capul în jos, biciuit de aerul care sufla năpraznic. A văzut cum se desprinde aripa stîngă a aparatului. În spatele lui, rezervorul de benzină s-a despicat în două inundîndu-l. Solul urca spre el cu o viteză de coșmar. Într-un tîrziu, cu o scrîșnitură de cataclism, plafonul postului de pilotaj în care era încastrat a cedat, s-a fărîmițat și Mermoz n-a mai fost decît una din rămășițele avionului sfărîmat, sfîșiat, pulverizat. A căzut ca o bucată de fontă, vreo două sute de metri. Apoi, s-a simțit zgîlțîit de un șoc teribil și a avut impresia că e agățat în vid. Se deschisese parașuta...

EDITURA MERIDIANE

JOSEPH KESSEL
membru al Academiei franceze

MERMOZ

Volumul II

Traducere și postfață de
PAVEL POPESCU

EDITURA MERIDIANE
BUCUREȘTI, 1985

Coperta de
MIHAI MĂNESCU

Joseph Kessel
MERMOZ
Editions Gallimard
© Editions Gallimard, 1938, renouvelé en 1965

Cartea a treia
CUCERITORUL AMERICILOR

I
FUNCȚIONARUL

La 6 noiembrie 1927, pachebotul *le Groix* a ridicat ancora din portul La Rochelle cu destinația Rio de Janeiro. La bordul său se afla și Mermoz împreună cu Laté 26, cel cu care efectuase raidul Franța—Senegal.

Trăise, din momentul aterizării sale la Saint-Louis, o serie de zile dezordonate și singulare. Știrile în legătură cu traversarea, încununată de succes, a lui Costes și Le Brix... Revenirea la Toulouse în două salturi. Recepțiile organizate la diverse centre aeronautice, recepții în timpul cărora Mermoz a început lupta împotriva modestiei și a timidității sale. Prezentarea aparatului. Și, pe neașteptate, ca să zicem așa de pe o zi pe alta, ordinul de a pleca în America... Mermoz abia a avut timpul necesar să-și îmbrățișeze mama (ceea ce n-a fost cu putință și în cazul bunicilor, pentru care nutrea o mare și statornică tandrețe), și a și trebuit să se îmbarce. Iar acum, coastele Franței defilau prin dreptul ochilor săi.

Motivele acestui zor erau legate de însuși destinul Liniei. În acel moment, ea căpăta un nou chip și un nou stăpîn.

Încă din 1925, un om dotat cu o energie, o putere de muncă și o îndrăzneală admirabile își fixase atenția asupra întreprinderii Latécoère. Acest om era Marcel Bouilloux-Laffont. Timp de un sfert de veac, se pricepuse să acumuleze în America de Sud succese grandioase. Poseda acolo

porturi, căi ferate, docuri, magazine, bănci, întregi districte și orașe.

Cînd Marcel Bouilloux-Laffont a constatat dezvoltarea legăturilor aeriene, imaginația sa de făurar — poezie a marilor afaceri — l-a făcut să întrevadă ce prodigioasă pîrghie de penetrație și influență ar putea constitui o linie aeriană care să lege Franța de țări uriașe, lipsite de comunicații rapide și în ce măsură această linie ar deveni elementul de legătură și capul de afiș al celorlalte întreprinderi din stăpînirea sa. Partea europeană și africană a sistemului exista. Îi aparținea lui Latécoère. Trebuia, deci, căzut la o înțelegere. Operațiunea a cerut timp. Pînă la urmă, cei doi s-au întîlnit în America de Sud și, suflînd afacerea de sub nasul unei societăți germane, au obținut de la guvernele argentinian și chilian o concesiune poștală care le conferea o superioritate absolută asupra tuturor rivalilor eventuali. Compania Latécoère fuzionă cu grupul Bouilloux-Laffont, devenind Aeropoștala.

Aeropoștala... Ani de-a rîndul, pe Champs-Elysées a scăpărat emblema ei : un fulger roșu brăzdînd Atlanticul și cele trei continente.

Aeropoștala... Cu cîtă mîndrie, cu cîtă fervoare a pronunțat Mermoz, la început, acest cuvînt. Iar mai tîrziu, cu ce patetică părere de rău.

De îndată ce a obținut controlul afacerii, Marcel Bouilloux-Laffont s-a apucat să imprime filialei americane impulsul, anvergura și ritmurile ce-i erau proprii. Dar dacă dispunea de capitaluri, de organisme economice, de relații atotputernice, dacă pentru chestiunile administrative avea la îndemînă un personal încercat, în schimb, pentru noua linie, lipsea totul : terenuri, materialul, infrastructura, oamenii și un șef.

Acesta din urmă trebuia să se descurce și repede, și bine. Să fie și executant, și conducător. Să aibă curaj și discernămînt. Să fie ascultat, dar și iubit. În sfîrșit, să reprezinte Franța.

— Mermoz și nimeni altul, s-a pronunțat, fără șovăire, Daurat.

— Atunci să plece imediat ca pilot-șef, a decis Bouilloux-Laffont.

Mermoz a plecat, dar nu ca pilot-șef.

— Să n-aud de funcții sedentare, i-a declarat el cu fermitate lui Daurat. Sînt făcut pentru zbor. Atît și nimic mai mult. Nu plec în America decît în aceste condiții.

Daurat a lăsat pleoapa să-i cadă, și-a scuturat țigara și a spus :

— În regulă, te orientezi la fața locului.

Dacă i s-a mai întîmplat să se gîndească la această ofertă, în timp ce naviga pe *Groix*, a fost doar ca să pufnească în rîs. Auzi, să-i fie oferite păduri virgine, pampasuri, pămînturi neexplorate, munți gigantici, iar el să se țină de hîrțogărie !

Avea vîrsta lui Lindbergh și exemplul acestuia îl fascina. Grandoarea însă nu cunoaște seria. Drumurile celor însemnați de ea nu sînt niciodată aceleași.

Cel care l-a condus pe Mermoz, pentru prima oară, la țărmurile Americii a fost deosebit de lung. Pachebotul a făcut escală la La Coruña, Bordeaux și Dakar. Pasagerii nu erau nici numeroși, nici veseli. Majoritatea era formată din funcționari, cu destinația Senegal unde la acea epocă bîntuiau frigurile galbene. Era, de altfel, culoarea care le marcase, în avans, chipurile înspăimîntate. Ceilalți se compuneau din argentinieni, cu mutre triste și distante. Mermoz s-a circumscris în propriul perimetru ; a izgonit orice gînd din minte, s-a ghiftuit cu mîncare și somn, a

supt prin toți porii soare și odihnă. Aidoma unui animal puternic care se pregătește pentru un lung și dur efort, și-a abandonat mușchii plăcerilor trîndave.

Cînd *Groix* a traversat ecuatorul, Mermoz a primit cuvenitul botez. Tăvălit din cap pînă-n picioare în cocă, a fost aruncat, pe spate, într-o piscină improvizată din cinci prelate. Operațiunea s-a făcut de trei ori. Nici el și nici nimeni altul nu-și putea imagina atunci că îi era sortit să traverseze acest imaginar brîu al mapamondului de tot atîtea ori, ba chiar mai abitir ca cel mai nărăvit lup de mare.

Cu cîteva zile înainte de terminarea traversării, Mermoz a făcut cunoștință cu un tînăr misionar care călătorea la clasa a doua. Se ducea în Brazilia ca să se închidă, pentru tot restul vieții, într-o leprozerie. Vorbea cu o mare simplitate despre destinul său inexorabil. Mermoz a fost profund impresionat.

În ziua de 28 noiembrie, la asfințit, *Groix* pătrundea în rada lui Rio de Janeiro.

Etrava navei spinteca o apă în care jucau, schimbîndu-se între ele, reflexele cerului, ale stîncilor, ale copacilor și Mermoz se simți năpădit de un sentiment de fermecată uluire în fața atîtor splendori, a perfecțiunii lor, sălbatice și misterioase. De pretutindeni se conturau și dispăreau țărmuri încărcate de o vegetație compactă și înmiresmată, aidoma unor gigantice plete ale gliei-mamă, viguroase și fecunde. În față și de ambele laturi ale vasului apăreau insulițe ce păreau smocuri de pădure virgină iscate direct din mare. Brusc, le vedeai în spate. Țancuri golașe, de culoarea jarului, împungeau din undă cerul cu vîrfurile lor ascuțite. Fără încetare, estuarul fereca sau desfereca păienjenișul său marin, mineral sau vegetal.

Aveai senzaţia că eşti pierdut în miezul unui labirint sublim. Ochii nu mai ajungeau ca să cuprindă această profuziune, această risipă, acest dezmăţ de forme şi culori care-l năuceau, îl asaltau pe călător. Lanţuri muntoase îşi înmuiau jungla în masa lichidă ce tremura la picioarele lor. Pe creste zimţuite cocotierii îşi agitau buchetul lor de frunze bizare, aidoma panaşului din vîrful unui coif. La firul apei, înfipte în catifeaua întunecată a cîte unui luminiş, se iţeau colibe aurii. Păsări necunoscute urmăreau siajul. Vasul luneca încetişor printr-un univers vrăjit, instabil, în care sensul direcţiei devenea inutil şi care-şi reînnoia în fiece clipă rezervele sale de miraculos.

Nimic nu părea mai departe de existenţa organizată a oamenilor decît împletitura de ape, pietre şi frunze. Nimic nu părea mai aproape de virginitatea primelor ere cînd pămîntul, încă moale, îşi usca la soarele cataclismelor lutul său umed şi flora sa uriaşă.

Deodată, după cotul unui braţ de mare, apăru, aşa cum se întîmplă pe bulevardele frînte din vise, un oraş fără fruntarii, dezordonat, fantastic. Un oraş călărind coline, văi, munţi, cu edificii ţîşnind din plăji şi proptindu-se de stînci precum nişte piloni, cu mahalale cocoţate pe coaste şi agăţate de rădăcinile selvei, un oraş din sînul căruia izbucneau creste violacee şi dezgolite, un oraş feeric, zdrenţuit de golfuri, presărat de promontorii, aricit de ţancuri, încununat de junglă.

Mermoz uitase şi de treburile care-l aşteptau, şi de avion, şi de proiecte, uitase pînă şi de propria-i existenţă. Alerga de la babord la tribord, de la turnul de comandă la bompres, îmbătat, înspăimîntat de toate aceste minunăţii. Ar fi vrut să le cuprindă, să le întipărească pe veci pe retina sa şi în infailibila sa memorie de pasăre migratoare. Ţipa de atîta exaltare. Uneori îl stopa cîte o ima-

gine, și mai uluitoare decît toate celelalte. Atunci, fără grai, cu răsuflarea tăiată și părul lipit de tîmple de vîntul stîrnit de mersul navei, își odihnea îndelung privirea pe defileele și bolțile prin care pătrundea în noua sa împărăție.

Se lăsase noaptea. Milioane de focuri, fluvii și lacuri de lumină escaladau pantele, fremătau în luciul apei, împodobeau pămîntul, festonau masa întunecată a munților și a copacilor, dănțuiau de-a lungul promontoriilor și al insulelor. Întreaga radă, întregul estuar scăpărau pe zeci și zeci de kilometri.

„Ce minunăție, rosti Mermoz cu jumătate de glas. N-aș fi crezut ca lumea să fie atît de frumoasă."

Pieptul său eroic suporta greu această încărcătură de splendoare. I-a trebuit un efort ca să nu plîngă.

Direcția generală pentru exploatarea liniilor Aeropoștalei în America de Sud își avea sediul la Rio de Janeiro. Directorul ei se numea Julien Pranville. Era un băiat tînăr, focos și plin de viață. Rigoarea intelectuală a formației sale profesionale (absolvise Politehnica) nu alterase la el darul de a se entuziasma, simțul umanului, al epopeii, al poeziei. Imperios și metodic, emotiv și cu sînge-rece, el făcuse o adevărată pasiune pentru o sarcină a cărei grandoare, dificultate și lirism le înțelegea pe deplin.

Cînd l-a văzut pe Mermoz, cu umerii săi, cu fruntea lui luminoasă, cu zîmbetul lui timid și inspirat, a avut impresia că pe pămîntul brazilian debarcase, încarnat întru împlinirea dorințelor sale, însuși geniul Liniei.

— Sînt fericit că dumneavoastră veți fi pilotul nostru șef, rosti Pranville.

— Pilot-șef ? exclamă Mermoz. A nu, am mai refuzat odată. Mi s-a promis că voi zbura și atîta tot...

Şi-atunci, în holul vămii, Pranville se apucă să-l prelucreze pe Mermoz. Treaba s-a continuat în birourile Aeroposţtalei sub ale cărei ferestre Avenida Rio Branco canaliza, prin zăpuşeala serii, puhoiul de lumini ale reclamelor şi hărmălaia unei mulţimi înveşmîntate în alb. Şi a urmat la restaurantul în care Pranville îl invitase pe Mermoz la cină.

„N-ai dreptul să fugi de această răspundere, a spus, în esenţă, Pranville în cursul vehementului său monolog. Da, înţeleg întreaga dumitale scîrbă pentru o meserie de funcţionar, dar e o meserie care trebuie făcută, şi încă făcută de dumneata. Nimeni dintre noi nu posedă nici măcar a suta parte din experienţa tehnică şi profesională pe care o ai. De ea trebuie să profite Linia ce se va naşte, camarazii dumitale şi Franţa. Gîndeşte-te la tot ce e în joc aici, la tot ce se leagă de izbînda noastră. Vieţi omeneşti, prestigiul ţării, gloria aviaţiei. Nimeni nu crede în aşa ceva. E nevoie deci să cîştigăm, cu orice preţ şi încă repede."

Mermoz asculta în tăcere. Din cînd în cînd, îşi ştergea fruntea de sudoare. Cauza nu era numai aerul dens şi înăbuşitor pe care palele ventilatoarelor abia izbuteau să-l mişte.

„Nu eşti născut ca o viaţă întreagă să asculţi de ordine şi să le execuţi, reluase Pranville cu aceeaşi înfocare. Ai talentele, ai stofa necesare să instruieşti, să conduci, să organizezi. E absolut necesar să devii şef."

Pranville a vorbit întreaga seară. Avea în el magnetismul tinereţii şi văpaia credinţei. I se adresa lui Mermoz ca unui camarad, ba chiar ca unui prieten. Amesteca fapte şi sentimente, cifre şi emoţii. Generozitatea şi exaltarea sa l-au impresionat pe Mermoz. De vreme ce băiatul ăsta, la fel de tînăr ca şi el, nutrea o asemenea dragoste pentru

munca ce-o presta, înseamnă că această muncă putea, trebuia să fie, în felul ei, frumoasă și mare. Și, de vreme ce Pranville îi cerea s-o împartă cu el, de vreme ce afirma că n-o poate încredința nimănui altuia, cum ar fi perseverat el, Mermoz, în refuzul său ?

— Bine, accept, s-a hotărît el într-un tîrziu, dar voi continua să zbor exact cît zboară și un simplu pilot de linie.

— Zboară cît poftești, i-a replicat Pranville. Misiunile ți le fixezi singur.

A doua zi dimineață, în timp ce arborii tropicali și lianele de la Tijuca dormeau încă în văzduhul imobil, în timp ce în piața de lîngă port creșteau grămezile de fructe, legume și pești strălucitori, iar gigantica figură a lui Hristos de pe Corcovado își întindea brațele de ciment peste bulevardele, plajele, palatele, bisericile daurite și zgîrie-norii din Rio de Janeiro, Pranville și Mermoz, în biroul de pe Avenida Rio Branco se aplecau deasupra hărților, planurilor, graficelor și a rapoartelor. Această inițiere a durat patru zile încheiate.

În acest răstimp, Laté 26 pe care *Groix* îl adusese cu sine a fost montat. Mermoz a decolat în direcția Buenos-Aires, cunoscînd în ansamblul lor atît situația generală, cît și misiunea sa.

Obiectivul ideal al Aeropoștalei era acela de a asigura o legătură exclusiv aeriană între Franța și diversele țări ale Americii de Sud. Dar, în momentul în care Mermoz săvîrșea primul său zbor la Buenos Aires, traversarea regulată, comercială a Atlanticului de Sud reprezenta doar un vis ambițios.

Către sfîrșitul anului 1927, traversarea Oceanului era posibilă numai cu vasul. Pentru ca poșta să poată fi transportată cu maximă viteză — singurul sens al unei

liniii aeriene şi unica raţiune a contractelor internaţionale — era necesar ca traseul maritim să fie redus cît mai mult. Problema consta deci ca, pe ambele continente, poşta să fie adusă cu avionul în punctele unde Atlanticul se îngustează cel mai mult. În Africa, acest punct era Dakarul ; în America de Sud, Natalul. Primul era şi terminusul vechii linii Latécoère. Pentru cel de al doilea, nu existau decît nişte jaloane precare şi încă doar pe jumătate din parcurs.

Cu cîteva luni în urmă, cei mai vechi piloţi ai Companiei Latécoère : Vachet, Bédrignan, Rozès, Thomas, Deley, Hamm au fost expediaţi în America de Sud să facă recunoaşterea traseului şi să repereze terenurile. Aveau la dispoziţie numai avioane Bréguet 14, ceva scule şi nici un mecanic. S-a întîmplat chiar ca nevasta unuia dintre ei să coasă ea pînza sfîşiată a aripilor pentru ca bărbatul să-şi poată continua zborul. Şi totuşi, oamenii aceştia au făcut ceea ce li s-a cerut. În pofida nenumăratelor pene, ei au aterizat pe toate plajele, în preajma tuturor aşezărilor, în toate locurile propice de-a lungul redutabilei coaste ce merge de la Buenos Aires la Natal, au studiat terenurile de zbor, au fixat escalele. De bine, de rău, au înfiinţat chiar şi o poştă aeriană de încercare între Natal şi Rio. Adevărul este că nu prea aveau ce transporta. Din fericire. Condiţiile materiale nu-i îngăduiau pilotului nici viteză şi nici regularitate.

Între timp, Bouilloux-Laffont obţinuse de la guvernul francez să pună la dispoziţia Liniei avizourile dezafectate ale marinei de război. În cîteva săptămîni, adică prin ianuarie 1928, flotila ar putea — cel puţin aşa se spunea — să asigure naveta pe Atlantic. Imperativul absolut era — cu acest preţ fuseseră obţinute concesiunile poştale — ca pe ruta Buenos Aires — Natal, avionul să facă săptămînal

o cursă dus-întors, ceea ce însemna survolarea a cinci mii de kilometri de ţărmuri aproape nelocuite, acoperite de jungle, stînci, păduri virgine, climatul fiind cel tropical.

Sîntem în decembrie.

Pranville îi încredinţase, în totalitate, lui Mermoz jumătate din această gigantică sarcină, şi încă jumătatea cea mai dificilă, cea unde nu exista nimic, adică tronsonul Buenos Aires — Rio de Janeiro.

Concret, asta însemna că Mermoz trebuia să creeze aerodroame, să preia conducerea lor tehnică, să controleze exploatarea şi administraţia Liniei, să angajeze piloţi şi mecanici, să rezolve tot soiul de probleme cu guvernul argentinian, să bată concurenţa Statelor Unite şi a Germaniei, să efectueze zboruri de recunoaştere, într-un cuvînt să făurească, să anime, să supravegheze şi să conducă o întreprindere uriaşă, un numeros colectiv uman, totul cu maximă intensitate şi în termenul cel mai scurt. În acelaşi timp, — şi la aşa ceva Mermoz n-ar fi putut renunţa decît renunţînd la sine însuşi — să asigure la fel de promt ca cel mai conştiincios camarad de zbor serviciul poştal.

Cînd a acceptat această misiune ce părea imposibil de îndeplinit de către un singur om, Mermoz nu avea decît douăzeci şi şase de ani. Purta însă în el o vigoare atît de mare, învinsese atîtea încercări, mia sa de ore de zbor deasupra deşertului îl purificase atît de bine de tot ce nu-i esenţial, dilatase de atîtea ori şi atît de mult limitele posibilului aparent, încît acum privea viitorul fără să-şi îndese capul între umeri şi să plece fruntea.

A aterizat deci ca tînăr şef, în primele zile ale lui decembrie, pe aeroportul militar de la Palomar, singurul utilizabil în împrejurimile Buenos Airesului. De la debarcarea lui la Rio de Janeiro şi pînă acum se operase în el o transformare subtilă şi completă, de care nu era

pe deplin conștient. Nu solicitase, nici pe departe, postul care devenise al său. Îl refuzase în Franța. Îl refuzase în America. El i-a fost impus de motivații morale de la care nu se putuse sustrage. Dar odată acceptată această funcție, trebuia să se pătrundă de spiritul și tonul ei. Și-a refulat timiditatea, scrupulele vîrstei, stînjeneala de a da ordine unor piloți mai vîrstnici ca el, dintre care, majoritatea, făcuseră războiul. Rangul pe care-l ocupa nu mai îngăduia manifestarea unor asemenea sentimente. Locul lor trebuiau să-l ia siguranța, decizia, eficacitatea în exercitarea comandamentului.

Aceste modificări au fost, la Mermoz, mai cu seamă interioare. Felul său camaraderesc de a fi nu s-a schimbat, nici gentilețea și nici simplitatea. Dar din tensiunea chipului, din ușoarele nuanțe ale glasului, din autoritatea pe care brusc și fără să vrea a început s-o emane, oamenii l-au înțeles și s-au înclinat.

Aflîndu-mă în America de Sud, am discutat îndelung despre Mermoz cu doi dintre cei mai vechi camarazi de zbor de-ai săi de acolo.

Thomas, pilot de război cu patrusprezece victorii la activ, de care nu vorbește niciodată, pilot din prima echipă a lui Latécoère, pilot pe un Bréguet 14 în Brazilia, Thomas era, în momentul în care ne-am cunoscut, directorul general al companiei Air France din America de Sud. Îi înlocuise pe Pranville și pe succesorul acestuia Barrière, ambii morți în exercițiul funcțiunii. Rar mi-a fost dat să întîlnesc un om atît de taciturn, dar a cărui tăcere să fie atît de lesne suportabilă. Era impregnat de finețe, delicatețe, înțelepciune. Despre Mermoz, însă, Thomas era oricînd gata să vorbească din abundență.

— L-am văzut la Montaudran, debutînd în fața lui Daurat, povestea el. În Maroc și în Spania ne-am încru-

cișat de sute de ori. Avea aproape aerul unui copil. Roșea extraordinar de ușor. Asculta mult și cînd vorbea, spunea numai lucruri gîndite și simțite, ca și cum îl stînjenea faptul că era auzit. Ce mai, un puștan. Cînd a sosit aici nu mi-a venit să cred că e unul și același om. O siguranță de sine trăznet. O autoritate să tai fier cu ea. Un adevărat leu.

Un zîmbet de o sfîșietoare tandrețe a iluminat chipul atît de simplu, atît de curat al lui Thomas cînd a conchis :

— Și ce tip grozav era...

Pe Deley l-am întîlnit la Santiago de Chile, pe terenul Air France, în momentul în care coboram, împreună cu Marcel Reine, din avionul cu care zburaserăm peste Anzii Cordilieri. Și el se bătuse în văzduh împotriva piloților de vînătoare germani, făcuse și el parte din primele echipaje din Spania, de pe linia Casablanca—Dakar, din America de Sud.

După ce terminasem dejunul pe care l-am luat cu Reine și coechipierii săi, radiotelegrafistul Pourchas și mecanicul Rubert, în căsuța piloților, de unde puteam admira crengile înflorite ale perilor, superbul cer chilian, ușor și limpid, și crestele înzăpezite ale Cordilierilor, Deley veni să se așeze lîngă mine.

— Sigur că l-am cunoscut pe Mermoz, mi-a spus el. Mai întîi în Spania, dar mai ales în Sahara, la Juby și Port-Etienne, unde eram comandant de aeroport. Ne era tare drag. Dar timid, mamă, mamă, ca un copilaș.

Căzu o clipă pe gînduri, ca apoi să continue :

— E absolut de neînțeles cum, odată venit, s-a apucat să dirijeze totul. Nu-mi credeam ochilor. Micuțul Mermoz, cum îi spuneam noi, veteranii Liniei, nu mai era deloc micuțul Mermoz. Căpătase o autoritate fantastică. Pesemne că-l formaseră așa pustiul și tot ce făcuse acolo. Dar de

iubit, era la fel de iubit. Cînd e vorba de vechi piloți, lucrul nu-i tocmai lesne de dobîndit.

Un zîmbet care-l întinerea i-a luminat chipul istovit.

— Rozès, îl știți, tulonezul, ăsta mai făcea din cînd în cînd gură, dar așa-i era felul și nu însemna că-l îndrăgea pe Mermoz mai puțin decît noi, ceilalți.

Înainte de a scrie prezenta carte și din dorința de a o face cu toată probitatea care-mi stătea în puteri, am încercat să-mi potrivesc pasul pe urma lăsată de Mermoz, fără să reușesc, din păcate, întru totul deoarece unele din traseele fondate de el au dispărut. Am zburat peste Brazilia, Chile și Argentina pînă în Țara de Foc. Acestea se petreceau la zece ani după ce Mermoz sărise de pe pasarela lui *Groix* pe pămîntul Argentinei. Puțini dintre contemporanii săi se mai aflau în serviciul companiei. Însă la Bahia, Natal, Rio, Pernambuco, Buenos Aires, Comodoro-Rivadavia, Santiago de Chile, am putut regăsi mecanici, ingineri, oameni de afaceri, administratori de-ai lui Bouilloux-Laffont care asistaseră la preluarea conducerii de către el. Cu toții mi-au confirmat, unii cu uimire, alții găsind lucrul perfect normal, profunda încredere în sine însuși și forța impetuoasă manifestate de Mermoz. Din acest punct de vedere, însă, nimic nu egalează spusele a doi vechi piloți, mîndri de trecutul lor, de experiența și statele lor de servicii, cinstiți și duri, susceptibili la culme cînd era vorba de demnitatea lor umană și profesională care au recunoscut că s-au supus, fără vreo revoltă interioară, tinerei autorități a unui băiat, autoritate ale cărei începuturi ei le priviseră cu ochi critic.

Nu degeaba, încă de pe vremea Palmyrei, ofițerii veneau să ceară sfatul caporalului-pilot Mermoz și-i acceptau tonul de șef. Nu degeaba Daurat tratase cu Mermoz de la egal la egal, iar uluitoarea echipă de pe ruta Casa-

blanca—Dakar îl plasase, prin acel straniu chimism de grup, deasupra ei.

În America de Sud Mermoz a găsit, pentru prima și ultima oară în viața sa, un acord perfect între condițiile exterioare, mijloacele ce i-au fost puse la dispoziție, anvergura acțiunii și propriul său adevăr. Maturizarea interioară se desăvîrșise. Solul și climatul erau pregătite și prielnice. Un fruct superb dădea în pîrg. În existența lui Mermoz această perioadă a fost, dacă nu cea mai elevată ca sensuri și bogății sufletești, în orice caz cea mai completă, cea mai bine închegată, un soi de capodoperă a propriei sale vieți.

O lume-ntreagă știe că Buenos Aires e un oraș foarte mare. Cu toate acestea, nu-i călător care, apropiindu-se de el, să nu fie uimit de dimensiunile sale, de trepidația, forța și vitalitatea lui. Aici rezidă caracterul său esențial. În rest, nici un stil, nici un har al naturii. În răstimpul a cincizeci de ani, cîteva milioane de oameni au izbutit să se înghesuie pe un teren plat și gol, vecin cu estuarul mîlos al fluviului Rio del Plata, larg cît un braț de mare. Au construit în grabă, fără să le pese de armonie sau unitate. În acest creuzet s-au contopit toate rasele lumii. Elementele primordiale omenești sînt mai maleabile și se amalgamează mai repede și mai bine decît cele minerale ; și, dacă populația imensei metropole a căpătat un caracter național comun, casele și străzile ei au rămas anodine. Monotonia reliefului se răsfrînge în planul urbanistic. Inspirat după modelul nord-american, e o tablă de șah împărțită în celule egale. Dar ce lipsite de sens sînt toate aceste „cuadras" în unghiuri drepte, acest amestec de zgîrie-nori de douăzeci de etaje, de reședințe particulare, aducînd cu cele din zona Monceau, de căsoaie greoaie, încărcate de stucaturi, de vile în stil englezesc ! Între fa-

țadele și printre zidurile lor curge un puhoi omenesc, se zbuciumă un popor nou, fermentează un viitor incalculabil. Portul mișună de vase, uzinele fumegă, magazinele oferă trecătorilor, cu miile, vitrinele lor, pe străzile prea înguste pentru numărul uluitor al automobilelor, circulația e veșnic gîtuită. Nici urmă de exotism în vechiul vice-regat spaniol, nici un reflex al originii sale. Rase bătrînele imobile în stil colonial. Demolate fostele *conventillos* *. Buenos Airesul are chipul tuturor orașelor fără istorie, compensează tot restul și ține loc de trecut. Orașul și-a împrumutat trăsăturile de la toate capitalele lumii, așa încît, deși situat la douăsprezece mii de kilometri de Paris sau New York, parizianul sau nord-americanul au o singură surpriză : aceea de a nu avea nici una.

Ajuns la Buenos Aires după ce străbătuse o înșiruire de mahalale triste și banale, Mermoz n-a fost încercat cîtuși de puțin de sentimentul dezrădăcinării, lucru care l-a bucurat. Acest peisaj urban impersonal se acorda perfect cu natura ocupațiilor în care urma să se inițieze. La fel ca și caracterul practic, realist al orașului, dinamismul comerțului, intensitatea schimburilor, febra construcțiilor. Nimic din atmosferă, sol, clădiri, panorame nu distona cu noua sa muncă. Dimpotrivă, totul concura la croirea planurilor, alinierea cifrelor, stabilirea orarelor, operațiuni de care Mermoz s-a apucat de-ndată.

Sediul Aeropoștalei se afla pe strada Reconquista, chiar în centrul acestui stup, cu secțiuni paralele și perpendiculare, care era cartierul afacerilor. Îl așteptau un birou, un fișet și doi contabili argentinieni. Aceștia din urmă l-au obligat să-și amintească la iuțeală de rudimentele de spaniolă învățate pe vremea cînd ducea poșta de la Barcelona la Malaga. Împreună cu ei a trebuit să pună ordine în

* Schituri, mici așezăminte monahale (N.T.).

hîrţogăria care se adunase înaintea venirii sale, s-o claseze, să reţină ce era de reţinut, să verifice conturile.

Brusc, în ciuda întregii sale bunăvoinţe, dar lipsit încă de deprinderea necesară, Mermoz a simţit că se sufocă. La trei zile după sosirea la Buenos Aires, la 9 decembrie, cea de a douăzeci şi şasea aniversare a naşterii sale (dată pe care a uitat-o ca de obicei), Mermoz a efectuat primul curierat la Rio de Janeiro. A dat gaze din plin şi la dus, şi la întors. Ce frumoasă, simplă şi comodă i s-a părut meseria de pilot ! Şi la cîtă autoconstrîngere a trebuit să se supună ca să revină în odaia unde-l aştepta fişetul şi să ferece în ea un corp cu muşchi trepidanţi, obişnuit cu dezordinea şi fanteziile unei eterne drumeţii ! Supunîndu-se ocupaţiei celei mai potrivnice firii sale, el a petrecut zile în şir citind rapoarte, redactînd note, stabilind bilanţuri..

Încetul cu încetul însă, un soi de lumină a prins să răzbată prin toată această hîrţogărie plicticoasă. Pe măsură ce înainta printre meandrele şi angrenajele administrative, Mermoz începea să înţeleagă că de aceste vrafuri de pagini dactilografiate depindea organizarea Liniei, că bazele ei indispensabile se sprijineau pe coloanele de cifre. Şi a mai înţeles că lui îi revine sarcina să facă din munca mecanică a scribilor, a funcţionarilor, a contabililor, a casierilor, al cărei control îi era odios, un instrument destinat cuceririi spaţiului. Impulsul imprimat acestei munci, orientarea ei, concluziile pe care avea să le tragă, puteau să întîrzie sau să precipite amenajarea Liniei, să asigure securitatea şi viteza ei. Ţinea în mîinile sale una din manetele ce comandau deschiderea poştei aeriene Franţa—America. În teancurile de dosare jucau reflexe ale cerului şi ale Oceanului.

Repulsia lui Mermoz a dispărut. Și chiar dacă n-a îndrăgit munca asta sedentară (i-ar fi fost, organic, imposibil), măcar a început s-o stimeze. Din acest moment, cînd adnota, dicta, calcula, se simțea împăcat cu sine însuși.

Trei oameni l-au ajutat mult pe Mermoz, dînd muncii sale ingrate o formă amicală și vie : domnul de Sleyes, delegatul francez al Aeropoștalei, administratorul său financiar, domnul Dony, și Almonacid, reprezentantul părții argentiniene. L-au primit pe Mermoz cu toată căldura ; fiecare dintre ei, în felul său și-n funcție de temperament, simțea valoarea și poezia viitoarei Linii. Tinerețea lui Mermoz, entuziasmul său lucid, pecetea unei victorii mitologice gravate pe chipul lui frumos, toate acestea i-au cucerit chiar din primul moment. El s-a legat mai ales de Almonacid. Foarte înalt, foarte subțire, rasat pînă-n vîrful unghiilor, cu o figură bărbătească și mîndră și ochi scăpărători, Vicente de Almondos de Amolnacid părea desprins din paginile unui roman cu cavaleri spanioli. În timpul războiului se înrolase în aviația franceză. Căpătase, pe cîmpul de bătălie, gradul de căpitan. Odată întors acasă, tot ce se referea la zbor și la Franța îi devenise sacru. Socotind injurioase părerile exprimate de un ofițer argentinian germanofil în legătură cu primii piloți ai lui Latécoère, Almonacid l-a provocat la duel. S-au bătut cu sabia. Romantica lui exaltare îi plăcea lui Mermoz. Odată cu ea, în birourile de pe Reconquista a pătruns și lirismul.

Mermoz evada adesea ca să facă un salt pînă la terenul de la Pacheco, unde avea misiunea să amenajeze un aeroport. În prezent, o șosea asfaltată duce la acest platou situat la cincizeci de kilometri nord de Buenos Aires. De-a lungul pistei se înșiruie hangare, instalații de T.F.F. și ateliere model. Dar la sfîrșitul lui 1927, Pacheco era, pe timp frumos, un cîmp pustiu și colbuit, iar pe vreme rea,

un smîrc. Numai cineva care a călătorit prin cîmpia argentiniană are cum să știe cu cîtă rapiditate un drum perfect carosabil se poate transforma sub acțiunea averselor torențiale într-un torent de noroi. Într-o oră, uneori mai puțin, cel mai elementar trafic devine imposibil. Ca să ajungă din oraș la teren, folosind singura pistă care lega pe atunci cele două puncte, Mermoz lua cu sine în mașină și niște lanțuri. Adesea însă, chiar și cu ele, roțile tot se împotmoleau. În asemenea cazuri, Mermoz abandona automobilul său nou, schimbîndu-l cu un vechi Ford, ținut în rezervă la o răspîntie. Dar și acesta se înnămolea după cîțiva kilometri. Atunci, încălțat cu niște cizme mai sus de genunchi, Mermoz pornea să lupte cu diluviul pînă la linia de decovil care deservea șantierele aeroportului, unde sosea într-un vagonet împins de muncitori. La plecare, jocul începea în sens invers.

Indiferent însă dacă cerul era senin sau înnegurat, din toate atribuțiile sale aceasta îi plăcea lui Mermoz cel mai mult. Vedea trăind, în piatră, în lemn, în metal, calculele și rapoartele făcute. Îi zorea pe muncitori, discuta cu inginerii. Își imagina de pe acum, sub bolta înaltă a viitoarelor hangare, șirul de mașini zburătoare și tăcerea lor misterioasă într-o penumbră ca cea a catedralelor. Auzea zăngănitul sculelor în atelierele încă informe și savurosul argou al mecanicilor, certurile și rîsul lor. Dar, mai ales, vedea aparate decolînd, aterizînd, iar în carlingile lor, chipurile camarazilor și propriul său chip. Atunci, înălța către soare sau ploaie fața sa bărbătească, transfigurată, și, purtînd pe cizme praful ori noroiul terenului, se îndrepta spre birou ca spre un cîmp de bătălie.

Odată ajuns, înainte de a se apleca peste hîrtii, contempla harta țintuită pe perete pe care, marcate prin puncti-

şoare roşii, se detaşau itinerarele proiectate de Aeropoştală.

Paraguay, Chile, Patagonia.

Într-o bună zi avea să facă recunoaşterea lor, să le exploreze. Îi fremătau nările de neastîmpăr. Înainte de toate însă, trebuia să demareze legătura poştală Buenos Aires — Toulouse. Iar pentru asta era nevoie de rapoarte şi cifre, de cifre şi rapoarte. Şi cu un icnet de ţapinar în plin efort, Mermoz îşi încovoia spinarea peste masa acoperită de hîrtii.

Nu trecuse nici o săptămînă de cînd se întorsese din primul său zbor poştal pînă la Rio şi deja, datorită impersonalităţii oraşului, monotoniei muncii şi unei uşurinţe de adaptare formate de opt ani de continue peregrinări, Mermoz avea sentimentul că nu trăise niciodată altundeva decît la Buenos Aires. Se asimilase perfect. I se părea că frecventase dintotdeauna birourile de pe Reconquista, îşi purtase cizmele pe terenul de la Pacheco şi-şi luase prînzurile la taica Bach.

Aşa-i spuneau toţi cei ce mîncau la el, bătrînului alsacian cu faţa rotofeie şi stacojie de pe urma romului îngurgitat, excelent bucătar, care ţinea, la vremea aceea, o pensiune renumită printre francezii din Argentina. O instalase în vechea reşedinţă a unui moşier cîndva bogat, acum ruinat. La etajul întîi se găsea o imensă sufragerie, împodobită cu un şemineu, ale cărui dimensiuni erau pe măsura încăperii. Aici, pe timp friguros, ardea întotdeauna un foc viu. Pe vreme frumoasă, masa era pusă pe o terasă largă umbrită de copacii din grădină. Atît în sufragerie, cît şi pe terasă se găsea întotdeauna o masă impozantă, aranjată mai cu dichis, la care luau loc vreo cincisprezece convivi ; pentru aceştia, atît taica Bach, cît şi nevastă-sa aveau atenţii speciale. Mesenii respectivi erau primii piloţi

ai Aeropoştalei, actorii diverselor trupe franceze aflate în turneu şi cîţiva străini stabiliţi la Buenos Aires. O hărmălaie de liceeni în recreaţie, o veselie de popotă de aviatori şi cantină de artişti făceau din această masă centrul vital al pensiunii Bach. Să fii admis, era o onoare. Mermoz şi-a avut locul din oficiu.

Prezenţa sa a fost, ca de obicei, o binefacere pentru toţi ceilalţi. Iar el, în atmosfera aceasta de camaraderie, şi-a regăsit, aşa cum a făcut-o pînă la sfîrşitul vieţii, acea parte de copilărie care nu l-a părăsit niciodată. A plonjat cu încîntare în vîrtejurile veseliei, a cîntat, a dansat, s-a ţinut de pozne, a născocit farse, iar rîsul său puternic şi proaspăt izbucnea întruna cu spontaneitatea unui element natural. Pofta sa de mîncare stîrnea admiraţie chiar şi într-un oraş unde se mănîncă de două ori mai mult ca în alte părţi şi unde hartane de cărnuri suculente sînt servite în porţii uriaşe. Madam' Bach, o matroană sprinţară şi bună, care-i amintea lui Mermoz de bătrînele domnişoare de la *„Marele Balcon"* din Toulouse, urmărea cu o privire înduioşată performanţele pensionarului său. Taica Bach, dîndu-şi pe ceafă tichia, ieşea din bucătărie şi cioc-nea un pahar cu vesela gaşcă.

Rozès spunea o snoavă, un actor declama o tiradă, Mermoz surîdea noilor chipuri, dintre care unele aparţineau celor ce aveau să se numere printre cei mai buni prieteni ai săi. Deodată se apleca, înşfăca două din picioarele scaunului vecin, îl ridica împreună cu cel ce şedea deasupra şi îl purta aşa, ca pe o tavă, de jur împrejurul sufrageriei.

Cu toate acestea, nici tovarăşii de pensiune, nici vizitele la terenul de la Pacheco, nici exerciţiile pe care le practica duminica la Clubul francez de atletism şi canotaj, nici unda de afecţiune pe care o stîrnea pretutindeni,

nimic nu-l putea face să uite că nu mai zboară. Trecuse mai bine de o lună de cînd nu mai pusese mîna pe manșa unui avion. Primele săptămîni ale noului an le petrecuse exclusiv la sol. Munca de birou îl absorbea din ce în ce mai mult. Cu fiecare zi senzația de frustrare pe care o are un toxicoman privat de drog devenea tot mai acută. Cu fiecare zi sacrificiul acceptat devenea tot mai greu. Și tot cu fiecare zi înțelegea necesitatea și măreția acestui sacrificiu.

Orice colectivitate omenească transplantată într-o altă țară decît cea de baștină cu scopul de a dezvolta o vastă întreprindere purtînd culorile patriei simte, în scurt timp, că formează o lume aparte. Ea creditează acolo, în îndepărtata străinătate, o întreagă națiune. Sensibilitatea lui Mermoz, demnitatea sa, orgoliul, sentimentul grandoarei, l-au făcut să simtă acest adevăr într-un mod decisiv. Își purta, fără murmur, jugul pe care-l acceptase.

Pranville sosise la Buenos Aires pentru o inspecție de cîteva zile. După ce a examinat treaba făcută de Mermoz, directorul exploatării i-a spus :

— N-am să mă mai uit prin nici o hîrtie. Ai mînă liberă. De aici încolo, dumneata ești eu, iar eu dumneata.

În timp ce Pranville se afla împreună cu Mermoz, o nenorocire materializă în chip solemn pentru cei doi oameni sensul național al sarcinii care-i îngemăna. De partea cealaltă a lui Rio del Plata, deasupra Uruguayului pe care avioanele ce zburau către Brazilia îl survolau de îndată ce părăseau Buenos Airesul și traversau fluviul, s-a produs primul accident mortal al Liniei. Un Laté 26 s-a prăbușit pe neașteptate la cîțiva kilometri de Montevideo. Pilotul Santelli și mecanicul său au fost uciși pe loc.

Mermoz şi Pranville s-au deplasat imediat cu avionul în capitala uruguaiană, iar de acolo, tot pe calea aerului, la locul accidentului. Mermoz a fost pustiit de durere. Nu mai văzuse niciodată, ca pilot al Liniei, rămăşiţe omeneşti extrase dintr-un avion. Aproape se simţea răspunzător pentru această moarte. Nu era el cel însărcinat cu itinerarele ? Nu ducea el o existenţă de birocrat ? Dacă ar fi zburat la rînd cu ceilalţi, poate că acum s-ar fi găsit el în locul camaradului căzut. Nimeni însă n-a putut ghici suferinţa şi scrupulele ce-l încercau. Rolul său de şef şi de ambasador era acela de a reda încredere spiritelor neliniştite, de a reduce, prin sîngele său rece, prin optimismul său aparent, consecinţele evenimentului. Ele păreau dezastruoase. Prietenii Franţei erau consternaţi. Masele se îndoiau de Aeropoştală. Concurenţii americani şi germani * comentau evenimentul făcînd un mare tamtam, cu exagerări şi falsă complezenţă. În asemenea împrejurări, Mermoz trebuia să prezinte o mină senină. După Gourp, după Erable, Santelli îl făcea să înţeleagă cu cît sînge se plătesc marile înfăptuiri.

Din această moarte s-a desprins însă pentru Mermoz şi o altă lecţie, mai copleşitoare. Uruguaienii nu uitaseră ce făcuse echipa de pe ruta Casablanca—Dakar pentru salvarea comandorului Larre-Borgès şi a camarazilor săi. Nu uitaseră că Mermoz fusese primul care semnalase epava hidroavionului abandonată pe malul lui Rio de Oro. Din recunoştinţă pentru Mermoz, Guillaumet, Reine şi Antoine, la moartea lui Santelli Uruguayul a declarat doliu naţional. Guvernul şi-a asumat sarcina funeraliilor pilotului şi ale mecanicului francez. O uriaşă mulţime a urmat cortegiul. În primele rînduri păşeau, umăr la umăr,

---

* Companiile Condor şi Pan-american instalau o linie de hidroavioane de-a lungul coastei. (N.A.)

Larre-Borgès și Mermoz. Nici unul din ei nu prevăzuse atunci, la Juby, cînd își luau rămas bun promițîndu-și că se vor revedea într-o zi, că-și vor respecta făgăduiala în acest mod și pe celălalt țărm al Atlanticului.

Mermoz pășea drept ca un catarg, cu umerii dilatați, cu trăsăturile sale fine pietrificate de o meditație gravă, de un soi de jurămînt integral. Și în timp ce ochii săi, fermi și triști, în care se deslușea, mai pregnant ca oricînd, nostalgia infinitului, urmăreau cele două sicrie, Mermoz gîndea :

„La douăsprezece mii de kilometri de casă nu puteau găsi moarte mai frumoasă."

Și mai gîndea, ascultînd în urma lui pașii mulțimii, cît de mult, prin toate succesele și dezastrele ei, slujea aviația Franța și că el, la rîndu-i slujitor al aviației, trebuia să meargă și mai departe în efort și abnegație.

II
ZI ŞI NOAPTE

În cursul lunii februarie, Mermoz s-a consacrat în întregime pregătirii poştei transatlantice. A echipat terenurile, a zorit expedierea aparatelor care soseau din Franţa cu întîrzieri extraordinare. A ordonat revizuirea motoarelor, prost reglate pentru climatul în care urmau să funcţioneze şi pe care mecanicii Aeropoştalei trebuiau să le pună veşnic la punct. Dorea din răsputeri ca la inaugurarea marii linii, tot ce depindea de el — oameni, aerodroame, material — să se prezinte în condiţii de maximă eficacitate.

Uneori, se întrerupea din munca sa obsedantă, din reclamaţiile şi imprecaţiile împotriva încetinelii diverselor instituţii şi funcţionari, îşi destindea muşchii sătui de atîta inactivitate şi se apropia de uriaşa hartă a Americii de Sud. Privirea îi urmărea punctele roşii care, de la Buenos Aires mergeau pînă la Ţara de Foc, la Santiago de Chile, coteau apoi spre nord, urmăreau coasta Pacificului, traversînd Bolivia şi Peru pînă la Panama, se uneau cu linia punctată de pe ţărmul Atlanticului şi coborau înspre Venezuela, Guyana şi Brazilia. Această pînză de păianjen ţesută peste giganticul continent trebuia să se transforme într-o reţea aeriană. Asta era vrerea lui Bouilloux-Laffont.

„Cîtă credinţă e în acest om, gîndea Mermoz, cît curaj, ce anvergură ! Iar mie mi-a revenit misiunea să fac recunoaşterea tuturor acestor căi. Nu există pe lume destin mai fericit !"

Rămînea pe gînduri cîteva clipe, apoi privirea i se fixa asupra unicei linii roşii continui, trasate printre atîtea altele punctate. Ea ducea de la Buenos Aires la Natal. De această linie, îndreptată spre Franţa, depindeau toate celelalte. Răspunderea pentru prima ei jumătate îi revenea. Atunci, cum de-şi permitea să se piardă în reverii ? Fiecare clipă aparţinea acestui grandios plan.

La 1 martie 1928, Mermoz a decolat luînd cu sine prima poştă aeriană sud-americană destinată Europei.

A făcut-o fără vreo remuşcare. Timp de trei luni, cu o aplicaţie inflexibilă, în pofida pornirilor sale celor mai puternice, prestase un serviciu sedentar. Totul fusese pus la punct. Coarda arcului fusese întinsă. Avea tot dreptul să fie primul care să se bucure de zborul săgeţii. Mai mult decît atît, avea această îndatorire.

În primele ei săptămîni de existenţă, faima, răsunetul Liniei urmau să fie condiţionate de siguranţa sa, de regularitatea şi viteza ei. Încă de pe vremea uceniciei sale de la Istres, Mermoz definea astfel concepţia despre meseria de aviator : „Să pleci de unde vrei, cînd vrei şi să ajungi unde vrei şi cînd vrei." Niciodată această formulă nu avusese atîta valoare ca acum cînd toate naţiunile Americii latine urmăreau cu acuitate debuturile liniei internaţionale. Or, Mermoz era convins că nimeni în afară de el n-ar putea străbate mai repede şi mai sigur distanţa dintre Buenos Aires şi Rio de Janeiro. De-a lungul tuturor acestor ani îşi urmărise cu luciditate progresele. Simţea cum, etapă după etapă, se ridicase deasupra celorlalţi. Şi dacă nu-l încerca nici un fel de orgoliu, era pentru că, asemeni tuturor oamenilor cu adevărat mari, măsura propriei valori nu i-o dădea numărul treptelor depăşite, ci acela care îi rămîneau de urcat pentru a ajunge acolo unde dorea. Iar pentru cei ca el, această scară e fără sfîrşit.

În planul idealului, al absolutului, Mermoz era de o umilință nespusă. În materie de ierarhie umană, avea o noțiune foarte exactă a rangului pe care-l deținea, atît în meserie, cît și în cadrul Liniei. Știa de pildă că există aici cîțiva piloți de elită care posedau în egală măsură cu el simțul zborului, finețe în manevră, sînge rece în fața pericolului. Dar cînd era vorba de dragostea și credința în aviație, de amploarea orizontului spiritual, de violența voinței, de noțiunea măreției, atunci se simțea superior tuturor. Iar pentru a face să demareze Linia, pentru a-i imprima adevăratul ei ritm, se simțea desemnat el, și nimeni altul. Așa era drept, așa trebuia să fie.

A decolat deci pe 1 martie, o dată cu ziua. Își propusese ca în acest voiaj inițial să forțeze etapele, să bată toate recordurile. Așa cum o spunea însă chiar el, dintotdeauna a trebuit să lupte aprig pentru cucerirea succesului. Dintotdeauna, la prima încercare, circumstanțele i-au fost potrivnice. Destinul său era să biruie prin îndîrjire. La fel s-a întîmplat și în cazul acestui zbor atît de mult așteptat, pentru care sacrificase libertatea sa înaripată. Abia trecuse de prima escală, Montevideo și, zburînd peste frontiera Uruguayului, se angajase deasupra teritoriului brazilian, că s-a produs o pană la pompa de apă. A fost nevoit să aterizeze la Jaguaro, să repare pe loc și abia după aceea să atingă escala următoare, Pelotas. Din pricina acestei întîrzieri, n-a ajuns la Rio decît a doua zi pe la prînz.

În pofida acestui accident mecanic, în pofida furiei sălbatice care-l cuprinsese în clipa cînd s-a văzut neputincios în fața penei, în pofida tuturor mușchilor, a tuturor nervilor crispați cît timp durase această călătorie pe un traseu foarte vag cunoscut, în momentul în care sărea din avion pe aeroportul din Rio unde-l aștepta Pranville, Mermoz arbora zîmbetul cel mai radios. În goana mare sacii cu

poştă sînt transbordaţi într-un alt avion al cărui motor tună, aparatul se desprinde de sol, iată-l pierzîndu-se pe cer în direcţia nord. Din escală în escală, din etapă în etapă, poşta aeriană îşi întinde firul pînă la Natal.

Acolo aşteaptă avizoul. Pe ruta Casablanca-Dakar, echipajele se pregătesc. Pe terenul de la Montaudran, Daurat urmăreşte mersul avioanelor scuturîndu-şi ţigara stinsă. Şi în această cursă de treisprezece mii de kilometri care de aici încolo n-avea să se mai oprească, el, Mermoz comandase şi luase startul, punînd în mişcare cea mai lungă linie aeriană de pe glob.

A doua zi, Mermoz era la Buenos Aires.

De atunci datează o activitate ameţitoare. Nu a abandonat nici una din funcţiile avute. Putea fi văzut la sediul de pe strada Reconquista, la Pacheco, în birourile ministerelor argentiniene. Aeroportul creştea. Hîrtiile care trebuiau citite, expediate, redactate se înmulţeau. Relaţiile cu autorităţile se ramificau. În prezent, Mermoz avea în subordine un adevărat stat-major de secretare, douăzeci de mecanici, şase piloţi, ingineri, arhitecţi, antreprenori. Cu toţii aşteptau ordine, cereau directive. Trecea de la chestiuni financiare la probleme de construcţii, de la mecanică la diplomaţie. Linia demarase şi nici un angrenaj nu trebuia să scîrţîie. Se ocupa de tot, supraveghea totul, prevedea totul. În acelaşi timp, zbura ca oricare alt pilot al Liniei, de parcă asta ar fi fost unica sa îndeletnicire.

Petrecea zece zile la Buenos Aires, patru la Rio şi acoperea în fiecare lună un parcurs de zece mii de kilometri. Parcurs pe care chiar el îl descria astfel :

„Traseul e dur. Vînturi neregulate, frecvente furtuni, iar de la Porto-Alegre călduri năpraznice. Începînd cu golful Sfintei Caterina, centru inevitabil de perturbaţii atmosferice, pădure virgină neîntreruptă. În caz de pană,

avem la dispoziție doar cîte un capăt de plajă ca să aterizăm. Cea mai grea este etapa Santos — Rio. Un țărm zdrențuit, nici o plajă și un număr incalculabil de insulițe, un soi de blocuri de stîncă împădurite. Pădurea virgină, bunget inextricabil de palmieri, liane și copaci de esențe prețioase, intră aproape în mare. Într-un cuvînt, două ceasuri miraculoase și înspăimîntătoare în același timp. Copleșitor de frumos, dar o pană devine oribilă."

Ceea ce nu o spune Mermoz, pentru că, la acea vreme, lucrul era natural, e că zbura într-o carlingă descoperită, că grindina, diluviile tropicale, soarele le înfrunta față-n față, că de la Buenos Aires la Rio, adică în douăzeci și patru de ore diferențele de temperatură atingeau 20, iar uneori 30 de grade și că pleca dimineața pe o căldură înăbușitoare și se întorcea seara pe o ceață glacială. Nu spunea nici că noile aparate erau în număr insuficient și că motoarele lor se defectau adesea. Nu povestește cum, la al doilea voiaj făcut, a parcurs etapa de la Pelotas la Florianópolis cu un magnetou în minus și cu palonierul care se învîrtea în jurul axului său ; cum de la Florianópolis a plecat împreună cu mecanicul pe un străvechi Bréguet 14 și că, regimul motorului scăzînd cu 200 de turații, a aterizat la 150 de kilometri mai la nord, cum neavînd nici o piesă de schimb, l-a lăsat acolo pe mecanic ca să ușureze avionul și a continuat, cu riscul să-și rupă oasele, turația scăzînd cu încă 150, pînă la Santos de unde a luat un alt aparat ca să ajungă la Rio.

Poșta trebuia transportată la destinație. Și nimic nu era imposibil. Iar la capătul cursei îl aștepta munca cea mai minuțioasă, cea mai prozaică, cea mai devorantă. O presta însă cu voioșie. De cînd reîncepuse să zboare, găsea totul minunat, chiar și baremurile, chiar și fișetul său. Rezistența lui fizică nu cunoștea limite. Muncind și pilotînd

așa cum o făcea, avea destule resurse și pentru pipițele de la bar, nostime, amuzante și, pentru el, dezinteresate, care-l adorau.

Șef al unei linii aeriene, constructor de aerodrom, poștaș, căpcăun și amant neostoit, trăia cu o plenitudine, cu o intensitate care-l făceau uneori să urle de fericire. Stupefiați, camarazii săi exclamau, folosind un limbaj în care totul se referea la meseria lor :

„Dom'le, ce excedent de putere la motorul ăsta Mermoz !"

El nici măcar nu-și dădea seama de înspăimîntătorul său consum de energie. Totul îi surîdea, totul îl incita să supraliciteze. La Rio, regăsea o natură ale cărei farmece nu reușeau să-l istovească. Se întîlnea cu Pranville, la care ținea tot mai mult și cinau împreună în fiece seară. La Buenos Aires, pensionarii lui taica Bach îl aclamau cînd își relua locul printre ei. La birourile din strada Reconquista, toți directorii îi arătau o admirație afectuoasă. La Pacheco, piloții și mecanicii se luminau la față cînd îi vedeau. Proaspăta sa faimă începea să depășească perimetrul amical și pofesional. Un mare bar din oraș lansase cocktailul Mermoz. Ziarele vorbeau de zborurile sale. Din Franța îi parvenea o avalanșă de diplome și medalii de onoare*. Toate aceste zăngănele îl făceau să surîdă. Dar cînd a primit invitația să apară pe scena Operei din Paris în cadrul unui bal de binefacere, a încetat să mai zîmbească. A explodat :

„Urăsc aceste mici cabotinaje !"

Apoi a dat din umeri și s-a întors la un anume plan care-l obseda de cîtva timp.

---

* Medalia de email a Aeroclubului, o medalie de email a orașului Toulouse, o diplomă cu medalie de argint a Societății pentru încurajarea Progresului, un triptic de bronz al Direcției generale a Aeronauticii. (N.A.)

Pentru tronsonul aerian de care răspundea Mermoz, idealul ar fi fost ca sacii poştali să ajungă de la Buenos Aires la Rio de Janeiro în răstimpul unei singure zile. Chiar admiţînd funcţionarea impecabilă a motoarelor şi a aparatelor şi, reducînd, printr-un efort sălbatec de energie, la minimum timpul afectat escalelor, era materialmente imposibil, la viteza avioanelor de atunci, să fie realizat acest proiect care consta în parcurgerea a două mii cinci sute de kilometri între răsăritul şi apusul soarelui.

Or, chiar dacă existau cîteva escadrile de bombardament care practicau, la acea vreme, zborul de noapte, fiind special antrenate, avînd terenuri amenajate în acest scop şi parcurgînd distanţe restrînse, nimeni nu se gîndise să aplice pilotajul nocturn pe o linie comercială.

Pretutindeni, în Europa, în Statele Unite aşa ceva părea o absurditate, o anticipaţie ucigaşă, o demenţă.

Mermoz însă îşi spunea :

„Am zburat la Nancy noaptea, am zburat şi la Toulouse. De ce n-aş zbura şi în America, dacă interesul Liniei e în joc ? Condiţiile de aici vor face operaţiunea mai dificilă ? Desigur. În schimb, acum am mai multă experienţă, mai multă măiestrie. Sînt liber să fac ce vreau pe parcursul meu şi n-am de dat socoteală nimănui. E o şansă. De ce să n-o încerc ?"

Din momentul în care şi-a pus problema în aceşti termeni, răspunsul lui Mermoz faţă de sine însuşi nu putea să întîrzie. Şase săptămîni după deschiderea traficului poştal transatlantic, Mermoz s-a lansat.

Pentru a avea măsura exactă a temerităţii acestui act, făcut din proprie iniţiativă, e necesar să repetăm că nu exista radio la bord, deci nu i se puteau transmite nici un fel de indicaţii în legătură cu itinerarul sau condiţiile meteo, că ruta sa trecea pe deasupra unui ţărm, nelocuit

aproape în totalitatea sa şi mărginit de păduri ; că de-a lungul acestui drum nu pîlpîia nici o luminiţă care să-l ghideze între escale şi că, în fine, terenurile pe care urma să aterizeze nu erau balizate, n-aveau prevăzute nici un fel de repere, iar unele dintre piste erau considerate ca fiind insuficient de lungi chiar şi pentru aterizările în plină zi.

Directorii grupului şi piloţii l-au implorat să renunţe la proiectul său.

Numai o pasăre de noapte, spuneau ei, ar fi capabilă să facă ce-şi propunea el.

Pe liniile germane şi americane, proiectul lui Mermoz era luat peste picior.

„Ţine morţiş să se sinucidă, ricanau concurenţii. Aviaţia nu se face cu trăsneli dintr-astea. Franţujii ăştia nu sînt niciodată serioşi."

Nici insistenţele prieteneşti, nici sarcasmele rivalilor care vizau mai mult decît propria sa persoană, nu l-au făcut pe Mermoz să şovăie. La 16 aprilie a avut loc prima experienţă. A decolat, în plină noapte, de la Rio. În plină noapte a aterizat la Santos (să ne amintim de propria sa descriere a traseului). A zburat toată ziua. La Montevideo a sosit în amurg. A decolat în plină noapte, şi tot în plină noapte a aterizat la Buenos Aires.

Singurul lucru de care a dispus pe aceste terenuri, pentru localizare şi indicarea direcţiei vîntului, au fost trei butoaie, aşezate în triunghi, în care ardea benzină.

Mermoz legase în aceeaşi zi Rio de Buenos Aires. Livrase şi încărcase poşta la cinci escale, într-un timp mai scurt decît Costes şi Le Brix. Şi, demonstrînd că zborul de noapte e posibil, el bulversa întreaga aviaţie comercială, îi dubla posibilităţile, o făcea să săvîrşească un pas uriaş în cucerirea lumii.

Doi ziariști din Rio îl însoțiseră pe Mermoz în acest zbor. Îi luase, deși supraîncărcau avionul. Cînd e vorba de slujirea Liniei, modestia nu se mai poartă. La cîteva minute după aterizarea finală, ziariștii băteau depeșă la redacție. Telegraful expedia știrea la Buenos Aires. De a doua zi dimineața, un torent de entuziasm se revărsa din Brazilia în Argentina. Numele lui Mermoz era pe toate buzele, acela al Aeropoștalei așișderi. Lumea începea să creadă în poșta aeriană. În loc de cinci zile cît făceau cu vaporul, scrisorile scrise dimineața la Rio, puteau fi citite a doua zi, la prima oră. Concurenților americani și germani le pierise cheful de rîs.

„Va trebui să studiem chestiunea", au mîrîit ei.

Le-au fost necesari doi ani ca să se hotărască.

Sub cascada de elogii care se revărsa asupra lui, Mermoz rîdea și-și scutura, ca năpădit de un roi de muște, coama de păr blond și buclat. Un singur dar l-a impresionat cu adevărat : un pui de cîine lup, negru și numai de o lună, pe care i l-a trimis o braziliancă necunoscută. Iubea mult animalele. Tocmai primise de la un camarad rămas la Juby vestea că maimuțica sa Lola își frînsese șalele căzînd de pe un hangar și nu o putea uita așa ușor pe drăgălașa tovarășă de zboruri și de *bled*.

A avut și o mare bucurie. În prima poștă nocturnă se găsea și o scrisoare de la maică-sa. O adusese chiar el. Deschizînd-o și-a spus că multe ființe îngrijorate se gîndesc la el cu recunoștință.

Odată trecut însă primul moment de stupoare, incredulitatea, răutatea, lașitatea și-au făcut auzite glasul.

„Succesul lui Mermoz, se spunea, nu dovedește nimic. Cînd a zburat el era o vreme superbă. Țărmul era perfect vizibil. N-avea altceva de făcut decît să urmărească spuma valurilor. Nu se poate însă face o regulă dintr-o reușită

întîmplătoare. Pe ceață, pe furtună, sau chiar pe un cer înnorat, pînă și cel mai îndemînatic pilot devine orb. Zborul de noapte regulat e imposibil."

Așa vorbeau căpoșii, veninoșii, dar și unii de bună credință, uitînd că aceleași lucruri fuseseră rostite cîndva și în legătură cu zborul de zi.

Mermoz i-a lăsat să trăncănească și a reeditat experiența.

A întîlnit în calea sa și cețuri, și furtuni și ploi tropicale. Știa că așa va fi încă de la decolare. Știa că, *rațional*, nu va putea găsi nici escala următoare și nici reveni la punctul de plecare și că, neavînd nici un reper în mijlocul tenebrelor, va fi condamnat să se învîrtă în cerc, pînă la epuizarea benzinei, ca apoi să se zdrobească de sol, de pădure ori de mare. Dar mai știa că dacă oamenii, de la începuturile lor, ar fi procedat întotdeauna numai rațional, n-ar mai fi progresat niciodată, și că vine o zi cînd pentru a face un pas înainte e necesar să fie depășite fruntariile logicului.

Mermoz a demonstrat că dreptatea e de partea lui trecînd de fiecare dată. Cum și-a găsit el drumul prin nopțile îmbibate de ceață, cum a reușit să traverseze uraganele invizibile, răpăind de averse monstruoase ? Grație cărui simț misterios a găsit firul conducător în indescifrabilul labirint al tenebrelor ? Nimeni din contemporanii săi n-a știut să mi-o spună.

Îmi amintesc, în mod deosebit, de cele povestite de Thomas.

— Eram pe atunci, mi-a spus el, comandantul aeroportului de la Montevideo. Într-o seară Pacheco mă anunță că Mermoz se pregătește de plecare. Am transmis că e cu neputință, că Rio de Plata e umflat de furtună, că pe teren plouă cu găleata, în cascade. După un sfert de oră primesc

vestea că Mermoz a decolat totuși. Citesc îngrozit depeșa. Catastrofă sigură. Era cu neputință să ajungă la Montevideo. Și chiar dacă printr-o minune parvenea deasupra orașului, n-avea cum să descopere terenul. Am aprins focurile, fără nici o speranță, apoi am așteptat... ba nu... nici măcar n-am așteptat. Stăteam pe teren pentru că asta-mi era datoria. Cum aș fi putut aștepta, în noaptea aceea de iad, sosirea unui avion ? Dar iată că după vreo oră aud motorul unui avion care făcea cercuri pe deasupra terenului. Am țîșnit afară din cabană urlînd : „Activați focurile !" Dar oricîtă benzină s-ar fi turnat peste ele, nici măcar eu nu le vedeam de la treizeci de metri. „N-o să le zărească, îmi spuneam, nu poate să le zărească. O să se facă zob. „Și pe cînd îmi repetam toate astea, iată-l pe Mermoz aterizînd impecabil între cele trei focuri. Rîdea. „Poșta, hai repede !" a strigat el. Și a decolat în întunecimea și potopul de-afară.

Thomas și-a trecut o mînă peste frunte. De la acea veghe înspăimîntătoare, de la acea apariție de Apocalips, trecuseră zece ani. Cu toate acestea, glasul lui a avut un freamăt aproape superstițios cînd a adăugat, referindu-se la cavalerul nopții, șiroind de ploaie :

— Nu înțeleg, nu izbutesc să înțeleg.

Atunci, camarazii lui Mermoz s-au revoltat. Și nu cunosc măsură mai bună pentru a cîntări valoarea unui om decît această revoltă. Piloții Aeropoștalei făcuseră cu toții Spania cu tornadele și furtunile ei de zăpadă zburînd pe Bréguet 14. Pe aceleași Bréguet 14 sfidaseră deșertul și pe mauri. Și iată-i acum, înspăimîntați de noapte, spunîndu-i lui Mermoz :

— Oprește-te ! N-ai dreptul ! Ești liber să te omori. Noi însă nu vrem să mergem la moarte sigură. Dacă vei

continua, o să ne ordone să facem ca tine. Ajunge. Din pricina ta o să ne rupem oasele.

Nevestele lor plîngeau şi-l insultau pe Mermoz.

— Nimeni n-o să vă oblige, le-a răspuns Mermoz, dar eu voi continua.

— În cazul ăsta, o ştii bine, nu mă dezumflu nici eu ! i-a strigat, cu disperare, unul din camarazi.

— Nici eu, a spus un altul.

— Nici eu, au zis, pînă la urmă, cu toţii.

— Treaba voastră, a replicat Mermoz.

A continuat. Ceilalţi l-au urmat. Au reuşit ca şi el, miraculos, fără să ştie cum. Nu s-au mai temut de noapte pentru că el, seamănul lor, a învins-o şi a depăşit-o. Aşa a fost dintotdeauna, şi aşa va fi cît timp spaima cea mare a oamenilor va rămîne necunoscutul şi nu se va găsi printre ei cineva care să-l înfrunte. Atunci, luîndu-i urma, vor trece şi ceilalţi.

Siajul nocturn al lui Mermoz...

Prima breşă făcută de el pentru o rasă de aleşi. Va urma apoi siajul înzăpezit al Cordilierilor. Iar după aceea, siajul înspumat al Oceanului.

Eforturile conjugate ale lui Mermoz şi Pranville, introducerea progresivă a zborului de noapte pe liniile Americii de Sud au făcut ca poşta să ajungă regulat, în două zile, de la Buenos Aires la Natal. De partea cealaltă a Atlanticului, Daurat pretindea aceeaşi durată pe distanţa Dakar-Toulouse. În patru zile avioanele parcugeau 10.000 de kilometri. La vremea respectivă, nici nu se putea visa la mai mult.

În schimb, ca să ajungă de la Natal la Dakar, adică pentru a străbate 3.000 de kilometri, poşta avea nevoie de zece zile.

Vina nu era a nimănui dintre cei care slujeau Linia. Această încetineală anacronică se datora numai și numai stării în care se aflau avizourile puse la dispoziția Aeroposțalei de guvernul francez. Aceste amărîte de nave, reformate după război, lăsate fără îngrijire în fundul porturilor, printre tot soiul de gioarse inutile, ruginite, avariate, erau în principiu destinate fierului vechi. În lipsă de ceva mai bun au fost repuse în stare de plutire ca să transporte o poștă ce ar fi trebuit să fie cea mai rapidă din lume.

Cu coca înaltă, avînd un ruliu și un tangaj cumplit, de o încetineală exasperantă, cu anticele lor mașini scuipînd din greu un fum negru și pîturos, ele traversau cu icnituri penibile Atlanticul, ca să rămînă în pană după fiecare drum. Erau reparate, cazanele, de mii de ori cîrpite, erau încinse pînă la limita de rezistență a țevăriei prost îmbucate și se pleca din nou. Echipajele duceau la bord o viață de iad. Căldură zăpușitoare, umezeala tropicelor, nu cunoșteau alt climat. Personalul navigant era și el ca vai de lume. Negri din Africa Occidentală, mulatri brazilieni, maltezi, arabi, chinezi, mateloți europeni pe care nu-i angaja nimeni, aveau cu toții aerul sclavilor de pe galere. Pentru comanda lor fuseseră recrutați căpitani fioroși, lupi de mare tăbăciți de toate vînturile, cărora nu le era frică de nimeni și nimic, dar care, în scurt timp s-au lăsat cuceriți de religia curierului poștal, într-atît se pătrunsese de ea această linie extraordinară. Ca să cîștige cîteva ceasuri, riscau să arunce în aer nava pe care erau. Și aceste ciudate mașinării, ridicole prin îngustimea și înălțimea lor, un soi de vechi tramvaie nautice, avansau cu vibrații atroce, culcîndu-se cînd pe un bord, cînd pe altul, purtînd pe ele indivizi în pielea goală, cu mutre de ocnași, coman-

dați, ba cu răcnetul, ba cu pumnul, de bătrîni marinari scîrbiți de toate și convertiți brusc la o nouă credință.

Mai tîrziu, Mermoz avea să descopere poezia acestor moravuri aparținînd unui alt ev ; dar în momentul acesta cînd își încorda toate puterile ca să lanseze Linia, unicul său sentiment era furia. Accepta sarcinile cele mai rebutante, devenise o obsesie pentru personalul escalelor răspîndite pe mii de kilometri, transformase, cu riscul propriei sale vieți, și angajînd-o pe cea a camarazilor, metodele aviației civile și asta numai ca să diminueze cu o treime, cu un sfert de zi durata transportului poștal. Iar monștrii aceștia antediluvieni stricau, desființau roadele unui efort atît de patetic ! Așa-zisa poștă aeriană făcea 14 zile ca să ajungă din Franța la Buenos Aires. Adică exact cît făcea și un pachebot rapid.

Rutina și neîncrederea triumfau. Nimeni, în afara celor inițiați, nu putea pricepe că avionul nu are nici o vină în această comparație defavorabilă lui. Oamenii judecau cam așa : folosind căile obișnuite, durata transportului era aceeași, prețul mult mai scăzut, iar siguranța mult mai mare. Încărcătura poștală a Liniei cîntărea exasperant de puțin. Era în joc soarta contractelor încheiate cu guvernele.

De fiecare dată cînd era confruntat cu cronofagia avizourilor, Mermoz făcea o adevărată criză nervoasă. Alerga prin birourile directorilor Aeropoștalei, blestema, implora. Prietenii încercau să-l potolească.

— Trebuie să așteptăm, știi bine, spuneau ei. Pentru moment nu se poate face nimic.

— Ba da, ba da, afirma cu vehemență Mermoz. Construiți-mi un avion cu o rază de acțiune suficientă și trec peste Atlantic. Douăzeci și două, maximum douăzeci și patru de ore, e tot ce-mi trebuie.

— Cei de la Paris au în vedere așa ceva, îi răspundeau directorii. N-o să dureze prea mult.

Mermoz se întorcea în biroul său și contempla harta Făcea și refăcea calculele. Da, în funcție de tăria și direcția vînturilor, i-ar trebui între douăzeci și douăzeci și patru de ore ca să meargă cu avionul de la Dakar la Natal. Douăzeci și patru de ore... Cinci, numai cinci zile pentru poșta aeriană Franța-America. Lumea n-o să mai rîdă. Da, aici nu mai încape îndoială ; fără traversarea aeriană a Atlanticului, nu există soluție, nu există o autentică ieșire din impas.

În fața celor două tronsoane ale Liniei ce trebuiau racordate printr-un singur zbor pe deasupra Oceanului, Mermoz a început să plaseze mai presus de proiectul unui raid și gloriei aferente, problema unei traversări regulate, utile. Această operă el și-a jurat s-o împlinească.

Era în 1928. Abia în 1936 a avut cîștig de cauză.

Timp de opt ani n-a fost zi, exceptîndu-le pe cele cînd trebuia să se bată împotriva morții iminente, ca el să nu se fi gîndit la Atlantic.

III
LA 27 DE ANI...

În mai, Mermoz a stat douăzeci de zile în Paraguay ca să facă recunoașterea terenurilor unei linii pe care Aeropoștala avea s-o inaugureze ceva mai tîrziu între Buenos Aires și Asuncíon. Călătoria i-a produs o mare plăcere. Moravurile primitive ale indienilor ce trăiau aproape goi, blîndețea și sărăcia lor, vegetația virgină, jungla păstrată intactă, profundele taine, prospețimea copilărească, magia aventuroasă a unei țări unde se mai păstra credința în duhurile pădurii, ale fluviilor, ale triburilor, i s-au părut lui Mermoz, după viața pe care o ducea la Buenos Aires și istovitoarea cursă împotriva timpului, un soi de plimbare fermecată.

Odată întors pe strada Reconquista și-a găsit biroul gemînd sub maldărul de hîrtii strînse în timpul absenței. Le-a parcurs cu un ochi exersat, degajînd la iuțeală importantul de inutil. A pus deoparte, pentru un examen mai amănunțit, cererile ce i le adresau diverși tineri piloți. Nu uitase lunile cumplite cînd, chinuit de foame, fără adăpost, bătea drumul unui hotel sordid de pe strada Réaumur cu speranța înfiorată că va găsi angajamentul salvator. Nu lăsa niciodată fără răspuns petițiile ce-i erau adresate. Adesea le sprijinea la Toulouse sau Paris. Personal, îi era imposibil să angajeze noi veniți. *Linia sa* nu putea admite debutanți. Acum știa și el, așa cum i-o spusese Daurat cînd i s-a prezentat la Montaudran, că cele

cîteva sute de ore de zbor nu reprezintă nimic cînd e vorba să înfrunți pustietățile Africii și Americii.

Mermoz continua să cerceteze mesajele. Deodată a tresărit de bucurie. Direcția generală îl anunța că, dînd curs cererii sale, Etienne era afectat Americii de Sud.

Mermoz ceruse și transferul lui Guillaumet, Reine și Antoine. Ar fi dorit să-i aibă lîngă el pe cei din echipa Casablanca-Dakar, băieți de-o vîrstă cu el, alături de care muncise și trăise atît de bine. Dar nici tronsonul african nu putea fi văduvit dintr-un singur foc. Ceilalți, i-o făgăduia Daurat, vor veni ulterior, unul cîte unul. Mermoz înregistră promisiunea și se lăsă inundat de fericire.

Etienne... trăsăturile sale, felul său simplu de a fi, glasul pe care-l îndrăgea atît... Palmyra... Thionville, Casablanca, șapte ani de prietenie, de înțelegere deplină, de zboruri în comun. Curînd va fi la Buenos Aires. Ce treabă o să facă de-aici încolo împreună !

În așteptarea lui Etienne, Mermoz și-a reluat zborurile și nu s-a mai oprit. Lunile acestea, care în Europa erau cele ale primăverii și verii, aduceau aici, în emisfera australă, ploile toamnei și furtunile iernii. Cataractele prăvălite din cer înecau motoarele. Mermoz ateriza pe cîte un cîmp, repara, pleca mai departe. Pe terenurile de zbor, dintre care unele erau simple fîșii de plajă, ploile săpaseră șanțuri, pămîntul fugea de sub roți. Trenuri de aterizare strîmbate, aripi smulse, capotaje cu nemiluita... Aproape n-a fost zbor ca Mermoz să nu fi trebuit să biruie un accident. Avioanele noi fiind puține la număr, zbura pe un Bréguet 14.

Penele l-au făcut să-i cunoască pe indigenii din Brazilia : indieni zdrențăroși, metiși dîrdîind de friguri, negri, mulatri, copleșiți cu toții de o incurabilă nostalgie. Locuiau în cocioabe goale, hrănindu-se exclusiv cu pește și

banane. Îl înconjurau pe omul căzut din cer, îl ajutau să-şi scoată maşinăria vrăjită din cîte un şanţ sau din noroaie, se uitau la el cum scotoceşte prin măruntaiele monstrului şi-l urmăreau cum dispare cu o privire indiferentă.

Într-o dimineaţă însă, aterizînd pe o plajă pustie, Mermoz s-a pomenit cu un grup de aborigeni, ieşiţi din jungla învecinată, care l-au făcut să se îngrozească. Erau leproşi cu toţii. A fost nevoit să-i ameninţe cu revolverul ca să evite contactul cu aceşti nenorociţi.

După aceea, nimic nu l-a mai mirat. Furtuni, trombe de apă, diferenţe de temperatură, aterizări forţate, înşelăciuni ale zilei ori nopţii, îşi cunoştea în parte duşmanii şi se pricepea să le smulgă preţioasa pradă adăpostită în pîntecul avionului pîndit de atîtea primejdii.

Printre scrisorile pe care le ducea Mermoz, şi care au ajuns întotdeauna, era, de fiecare dată, şi una pentru maică-sa.

Continua să muncească fără o clipă de răgaz. Părăsea aparatul ca să alerge pînă la birou, iar pe acesta ca să zorească terminarea aerodromului. Între timp, studia noi itinerare în Bolivia, Peru, Chile, Patagonia. Trăind numai şi numai în zbor şi pentru zbor, pierdea noţiunea realităţii. Viaţa normală i se părea învăluită într-un soi de pîclă care o ascundea ochilor săi.

„Devin din ce în ce mai diferit de ceea ce eram, se mira, singur, Mermoz. Mi-e cumplit de greu să revin pe pămînt."

Această stare de somnambulism aerian era cea care-l apropia cel mai mult de beatitudine. Scria :

„Nu-mi doresc nimic. Îmi urmez, fără şovăire, drumul care-mi apare ca o linie dreaptă, impecabilă, de la care pentru nimic pe lume n-aş vrea să mă abat. Existenţa ce-o am mi se pare miraculoasă şi simplă pentru că este cea pe care, dintotdeauna, am ales-o în sinea mea. În

parte am putut s-o realizez. Pentru mulți, scopul ei ar putea fi considerat ca atins, dar socot că trebuie să facem mereu mai mult și mai bine.

Așa stînd lucrurile, dau tot ce pot da și sfîrșesc prin a găsi că viața este foarte frumoasă și că, cu cît o risc mai mult, cu atît devine mai valoroasă. Sînt fericit și atîta tot."

Între timp, a sosit și Etienne. Mermoz pregătise totul pentru prietenul său. Închiriase un apartament în care urmau să stea amîndoi și îl afectase pe Etienne pe ruta Buenos Aires—Rio. În felul acesta, trecîndu-și reciproc ștafeta, împărțeau același acoperămînt și același itinerar. Mermoz n-ar fi putut oferi, și nici Etienne primi, un dar mai încărcat de sensuri și tandrețe.

S-au instalat deci în locuința găsită de Mermoz, la ultimul etaj, al nouălea, al Galeriilor Guemes, de unde se deschidea perspectiva imensei metropole. Era un imobil foarte mare, împărțit în vreo sută de apartamente mobilate, situate deasupra unor pasaje pline de vitrine. Camerele erau confortabile, curate, lesne de întreținut. În marea lor majoritate, locatarii se recrutau din rîndul străinilor veniți pentru mai multă vreme în Argentina, oameni de afaceri pe care nu-i interesa ideea unui cămin propriu-zis, actori în turneu, cocote. Un loc ideal pentru doi flăcăi, dar mai ales pentru Mermoz, deja obosit de legăturile sale.

Așa cum s-a întîmplat mai întotdeauna, istoriile sale sentimentale se prefăceau în drame. Amantele se atașau prea mult de el. De partea lui era frumusețea, forța, prestigiul, aventura. În amărîta existență a fetelor pe care le întîlnea, el apărea ca un semi-zeu. De dăruit însă nu le putea dărui decît senzualitatea și o camaraderie superficială. Ele sufereau și-și manifestau suferința. Atunci, Mermoz devenea dur și le părăsea. Spectacolul durerii pe

care o provoca îi era insuportabil și nu putea face nimic ca s-o aline.

În noul său domiciliu, a curmat net orice efuziuni sentimentale. Ca să-i citez propriile cuvinte, s-a însurat adesea și s-a simțit minunat în cea mai minunată din lumile posibile. S-a hotărît s-o țină tot așa cît mai îndelung cu putință. Ce-i trebuia solicitudinea feminină ? Nu-l avea pe Etienne ? Nu-l avea pe Collenot ?

Printre puținele prietenii, autentice și totale, pe care Mermoz le-a cultivat în viață, aceasta din urmă a fost cea mai emoționantă, cea mai gravă, cea mai intensă.

Alexandre Collenot era un mecanic al Aeropoștalei detașat la Buenos Aires. În cursul inspecțiilor rapide și incisive pe care le făcea adesea la Pacheco, Mermoz remarcase în ateliere conștiinciozitatea și îndemînarea acestui băiat tăcut. L-a întrebat dacă vrea să-i devină mecanic de bord. Collenot s-a uitat la pilotul-șef drept în ochi cu privirea sa directă, îndărătnică și uimitor de limpede de muntean, a cumpănit cîteva clipe și a spus :

— Vreau, domnule Mermoz.

Îi spunea „domnule Mermoz" și după șase ani, în răstimpul cărora înfruntaseră alături primejdiile mortale ale junglei, ale Cordilierilor și ale Oceanului. Dar nici Mermoz nu-l tutuia.

I-am întîlnit pe amîndoi pe terasa unei cafenele de pe marile bulevarde, îndată după întoarcerea triumfală a lui *Arc-en-Ciel*. Mermoz îmi vorbise atîta despre Collenot, cu un sentiment atît de puternic și tandru, încît acum îl studiam cu aviditate. Ca să fiu sincer, am fost dezamăgit. Descopeream un tînăr de statură mijlocie, subțirel, îmbrăcat cuviincios într-un costum modest. Avea părul castaniu, o față regulată și plăcută. Răspundea strict monosilabic. Singura sa particularitate era luminozitatea

aproape palidă a privirii. Din cînd în cînd, Mermoz îl întreba :

— Dumneata eşti mulţumit, Collenot ?

Iar el răspundea cu un zîmbet uşor stingher :

— Desigur, domnule Mermoz.

Nu cred ca Mermoz şi Collenot să fi schimbat vreodată, în prezenţa unor martori, cuvinte cu mult mai semnificative decît cele pe care le-am relatat. Aveau faţă de sentimentele lor reciproce acelaşi tip de pudoare. Erau încărcate cu atîtea amintiri, legate de atîtea traversări, încît numai ei le puteau şti, le puteau înţelege. Cum ar fi putut ei explica valoarea unei priviri schimbate cînd, deasupra unei păduri compacte ca un bloc, sau în noaptea căpiată de furtună, un motor începe să tuşească ? Senzaţia de siguranţă pe care o avea Mermoz cînd ştia că Collenot verificase avionul, şi fericirea gravă, mereu reînnoită pe care i-o aducea lui Collenot această încredere ? Zilele petrecute împreună în Anzi ? Şi atîtea alte amintiri pe care nu le vom şti niciodată...

Cînd cei doi s-au cunoscut, această comoară comună abia urma să fie cucerită. Şi nu aici trebuie căutată explicaţia caracterului imediat şi stabil al prieteniei lor. Originea ei trebuie căutată la Mermoz, în gustul lui pentru fiinţele simple, întregi, foarte pure şi devotate meseriei lor ca unui sacerdoţiu. S-ar putea ca această admiraţie şi căldură pe care le nutrea faţă de asemenea fiinţe să fi ascuns, parţial, un patetic regret tăinuit. Adesea, cred eu, Mermoz a dorit să semene acestor oameni fără pretenţii, îndrăgostiţi de sculele lor, magicieni ai maşinilor zburătoare, trăind în umbra celor pe care-i slujeau, cu cea mai completă dăruire, cu o demnitate incomparabilă şi incoruptibilă.

În marea lor majoritate, mecanicii de la Montaudran, de pe Casablanca-Dakar, din America de Sud, aparţineau acestei rase. Mermoz avea pentru ei un sentiment care nu semăna cu nici un altul, alcătuit din camaraderie, din nevoia de a-i proteja, dintr-un respect lăuntric şi o recunoştinţă vecină cu umilinţa. Iar dacă la Mermoz, harurile şi virtuţile pilotului atingeau cel mai înalt grad de eficacitate, noblețe şi conştiinciozitate, Collenot oferea, la rîndul său, expresia cea mai perfectă, mai sobră şi mai puţin comună a virtuţilor mecanicilor de aviaţie. La fel ca şi Mermoz, el punea atîta suflet în meserie nu pentru că această meserie răspundea firii sale, şi o profesa fără să reflecteze, ci pentru că avea sentimentul măreţiei ei, al necesităţii ei superioare şi, practicînd-o, încerca un sentiment exaltat şi lucid de participare la o acţiune care, altminteri, îl depăşea. Această identitate de vibraţii interioare făcea ca, rămînînd fiecare în domeniul respectiv, aceşti doi oameni să fie egali. Şi dacă Collenot, în magnifica sa modestie, nu-şi putea îngădui o asemenea comparaţie şi credea că are un noroc nemaipomenit de a munci pentru cineva care ştia, cu toată gloria şi toate isprăvile sale, să rămînă întotdeauna prietenul cel mai atent şi mai cald, Mermoz, la rîndu-i, aprecia la cota ei exactă valoarea umană a lui Collenot şi îl trata ca pe seamănul său deplin, ceea ce-l stînjenea cumplit pe mecanic atunci cînd nu erau numai ei doi.

Pe la sfîrşitul lui august, Mermoz împreună cu Collenot au decolat de la Rio de Janeiro pe un avion echipat special ca să facă recunoaşterea unor regiuni complet neexplorate. Ca pasager îl avea pe Pranville.

Pranville devenise un prieten al lui Mermoz. Cu el îşi petrecea tot timpul cît rămînea la Rio, între un dus şi un întors, fie la sediul Aeropoştalei, fie acasă la directorul

exploatării, unde-şi avea întotdeauna tacîmul pus. Pranville nu lua nici o hotărîre importantă fără să-l consulte pe Mermoz. Tot ce-i cerea acesta din urmă i se acorda, fără discuţii şi fără controale. O asemenea încredere cîştigată numai şi numai ca urmare a muncii depuse, lucru ştiut de Mermoz, îl făcea să nutrească faţă de Pranville recunoştinţă şi afecţiune în egală măsură. Îl admira şi pentru felul în care Pranville se pricepea să obţină totul de la oameni, fără să le pretindă ceva, doar prin efectul entuziasmului său contagios şi printr-o capacitate de persuasiune a cărei putere o constatase cel dintîi ; în plus, modul în care Pranville se mîndrea cu piloţii şi mecanicii săi îl făcea pe Mermoz să vibreze cu tot sufletul. Nu era om pe Linie care să nu-l iubească pe Pranville, dar nimeni atît cît Mermoz.

Şi iată că Pranville a hotărît să-l însoţească într-o escapadă de 2 000 de kilometri în direcţia Boliviei, ca apoi să revină la Buenos Aires via Paraguay. Aveau să survoleze împreună selva plină de mistere şi să aterizeze acolo unde nici un avion nu-şi pusese, pînă acum, roţile. Collenot îi era mecanic ! Etienne asigura, pe durata absenţei, poşta ! Ce bine se împlinea viaţa !

Au zburat fără escală pînă la Corumbá, la frontiera dintre Brazilia şi Bolivia. De acolo, un alt zbor i-a dus pînă-n inima acestei ţări, la Puerto Suarez. Ore în şir au văzut alunecînd pe sub aripi pădurea virgină asemeni unei mări verde-închis, stropită ici-colo cu purpură, cu smalţuri, cu pucioasă şi cu aur. Mermoz trecea razant pe deasupra uriaşilor copaci ca să admire buchetele de flori ce le alcătuiau creasta. În urma lor se înălţau stoluri de păsări aidoma unor spulberări de nestemate. Mermoz urmărea vrăjit această selvă de nepătruns, atît de deasă şi de netedă încît uneori, în funcţie de lumină, umbra avionului său se desena pe suprafaţa ei ca pe nişte valuri.

Odată încheiată misiunea lor în Bolivia, Mermoz și Pranville s-au îndreptat către Asunción, capitala Paraguayului.

La plecare, Collenot i-a spus :

— N-am putut face rost decît de un ulei foarte prost, domnule Mermoz. Atenție la temperatură.

Și din nou a prins să unduie pe sub fuselajul lor oceanul vegetal cu miile sale de trunchiuri, cu miile sale de specii, cu miile sale de esențe. Zburau de trei ceasuri, cînd Collenot a început să dea semne de nervozitate. Instinctiv, Mermoz a încetat să mai privească peisajul ca simplu turist. A remarcat la stînga sa, degajîndu-se din blana uniformă a pădurii, o pată ceva mai deschisă. S-a îndreptat într-acolo și a recunoscut aleile naturale pe care le formează palmierii imperiali. Privirea sa ascuțită, obișnuită să ghicească într-o secundă terenul propice pentru salvare, a distins un luminiș. Era și timpul. Motorul s-a oprit brusc. A urmat o clipă de neverosimilă liniște, apoi aerul a prins să șuiere ușor în jurul avionului care cobora în zbor planat în direcția spațiului liber reperat de Mermoz.

„O pană pe o plajă, nu-i mare scofală, se gîndea Mermoz, ale cărui trăsături se înăspriseră dînd chipului o expresie concentrată, aceea a luptătorului. Găsești întotdeauna un locșor unde să te așezi dacă vii de sus. Dar cu copacii și ierburile astea poate ieși o mare dandana. Și-l am și pe Pranville..."

Privirea sa, gesturile, intuiția operațiunilor necesare dobîndiseră o sensibilitate și o eficacitate cu totul specială, multiplicată de acel al șaselea simț, care n-are un nume și care aparține doar unor foarte mari piloți. Laté 26 tangentă o creastă, evită o alta, dansă printre trunchiuri cu o precizie de balerin și atinse solul fără vreo stricăciune. Cei trei părăsiră avionul. De jur împrejurul luminișului mut, palmierii imperiali își aliniau coloanele

lor netede, înalte și verzi, aidoma pilaștrilor unui imens templu vegetal.

— Te-ai descurcat de minune, i-a spus Pranville lui Mermoz.

— E magnific aici, i-a spus Mermoz lui Pranville.

— Păi sigur că da, și-a spus Collenot sieși, inspectînd motorul. Ruptură de bielă, uleiul nu făcea două parale.

Collenot a rămas de santinelă lîngă aparat, Mermoz și Pranville au plecat în recunoaștere. După cîteva ore de mers prin jungla în care soarele nu pătrundea, cu apa pînă la genunchi și cu ierburi mai înalte ca ei, împiedicîndu-se printre rădăcini putrezite și liane invizibile, au dat peste o mică poiană în care fumega o *estancia* *. Locatarii ei au apărut în prag cu carabinele în mînă. Mermoz, care vorbea spaniola, a început parlamentările.

— Norocul vostru, au spus proprietarii colibei, că nu v-ați dus mai departe. Acolo (și arătară nordul), în prerie, la cinci bătăi de pușcă, triburile au pornit pe cărarea războiului.

Mermoz a obținut o cotigă cu roți din lemn plin și o pereche de boi. Însoțiți de un indian, s-au înapoiat la avion, au încărcat bagajele și, împreună cu Collenot, au pornit către Puerto Casado, minusculă aglomerație de pe Rio Paraguay, pierdută printre întunecatele întinderi ale selvei. Ciudatul lor echipaj a ajuns acolo în plină noapte. Călăuza i-a condus la o clădire care constituia, dealtfel, și singura rațiune de a fi a tîrgușorului : o fabrică de tanin aparținînd unor nemți. Un fort paraguyan o proteja. Băștinașul le-a explicat santinelelor că a adus la comandant niște oameni veniți din cer. Mermoz, Pranville și Collenot au fost conduși în fața acestuia de cîțiva soldați zdrențăroși, înarmați cu puști și uriașe cuțitoaie de junglă.

---

* Un soi de fermă, de exploatare forestieră (N.T.).

— Azvîrliţi-i în închisoare pe ticăloşii ăştia ! a răcnit comandantul.

Mermoz i-a îmbrîncit violent pe cei doi soldaţi care încercaseră să pună mîna pe el.

— Ce-nseamnă asta ? a întrebat el.

— Nu sîntem nişte imbecili, i-a răspuns comandantul. Aţi fost semnalaţi din post în post chiar din clipa în care aţi trecut frontiera. Ştim bine că veniţi din Bolivia. Vă arestez ca spioni.

Era în perioada cînd se pregătea războiul din Chaco * şi cele două ţări trăiau într-o stare de ostilitate latentă. Mermoz a priceput că sînt luaţi drept observatori inamici.

— Sîntem aviatori francezi, a spus el, şi efectuăm de regulă legătura între Argentina şi Brazilia.

Ofiţerul pierdut în jungla paraguyană nu auzise însă niciodată de asemenea treburi, iar hîrtiile pe care i le-au prezentat Mermoz şi Pranville le-a socotit false.

Din fericire, fabrica de tanin număra printre personalul său un director argentinian. A fost sculat din somn. L-a recunoscut pe Mermoz şi a garantat pentru el. Comandantul şi-a trimis afară soldaţii.

A doua zi, Mermoz şi Pranville au plecat spre Asunción. Le-au trebuit cinci zile ca să facă 300 de kilometri. Din capitala paraguayană au cerut celor de la Buenos Aires să le expedieze un motor şi un mecanic. Au aşteptat trei zile în nonşalanta şi încîntătoarea capitală, unde vechi case în stil colonial dormitează toropite de căldură de-a lungul ţărmurilor marelui fluviu.

Motorul de schimb a fost încărcat pe un soi de şalandă mixtă. Lăsîndu-l pe Pranville să plece către marile metropole, Mermoz şi mecanicul au luat-o în sus pe Rio

---

* Regiune din zona de frontieră dintre cele două ţări, pierdută de Bolivia în urma războiului din 1932—1933 (N.T.).

Paraguay. Călătoria pînă la Puerto Casado a durat o săptămînă. Şalanda se oprea întruna. Ba un călăreţ apărea din junglă şi făcea semne că ar vrea să se îmbarce, ba o pirogă se desprindea de mal şi vîslaşii indieni înmînau căpitanului un plic sau un pachet. Din cincizeci în cincizeci de kilometri, se făcea haltă de-o noapte ca să se încarce lemnele necesare cazanelor.

La Puerto Casado motorul a fost suit într-un car cu boi şi cărat pînă la luminişul cu palmieri imperiali în care se odihnea Laté 26. Collenot şi tovarăşul său s-au apucat de lucru ; muncind fără întrerupere într-o etuvă toridă, le-au trebuit totuşi cinci zile.

Mermoz a petrecut aceste zile într-o stare de încîntare ingenuă, călare, cu revolverul la centură şi carabina în bandulieră, ca un veritabil vînător. Împreună cu peonii de la *estancia* la care nimerise prima oară a explorat pădurea şi preria. În jurul lui se zburătăceau papagali gălăgioşi, verde-viu, albastru intens, roşu aprins. Maimuţe pălăvrăgioaice săreau din copac în copac. Ierburi uriaşe acopereau uneori caii vînătorilor. Mermoz a reuşit să împuşte două pantere şi cîţiva mistreţi. Se hrănea cu peştele pe care-l pescuia, cu vînatul pe care-l dobora şi bea apă direct din şanţuri. Înainte de a adormi sub cerul gol, avînd sub cap un şomoiog de ierburi şi frunze, în bîzîitul roiurilor de ţînţari, se gîndea la copilul cuminte care, într-un cătun din Ardeni, stînd lîngă focul ce ardea vîrtos în cămin, se îmbăta cu povestirile lui Fenimore Cooper.

A părăsit cu părere de rău aceste meleaguri ale inocenţei. Şi-n timp ce noul motor bubuia, s-a uitat îndelung la maiestuoasele bulevarde de palmieri ce duceau spre pădurea fără sfîrşit. Infinit de nisipuri, de ape ori de copaci. Cînd nu plutea în văzduh, pacea şi-o găsea numai aici.

A oftat și, cu o mînă robustă și agilă, a smuls avionul dintre ierburi și tulpini. Ducea cu sine doi papagali și un mic pecari cu un botic înduioșător.

A doua zi era la Buenos Aires. Peste încă o zi, încărca poșta pentru Rio, făcea un ocol pe la Asunción, sărea peste etape, ajungea la Santos, decola pe furtună. În dimineața următoare, lua drumul Buenos Aires-ului. În patruzeci de zile, a dormit o singură noapte în propriul pat.

Mermoz și-a reluat viața normală. Cu alte cuvinte, între două zboruri regulate, a pus la punct rapoartele, notele, situațiile și proiectele care se adunaseră în răstimpul unei luni și jumătate, a alergat pe la ministere, a angajat personal nou și s-a înmocirlit la Pacheco.

Drumurile și terenul erau un lac de noroi. În emisfera de sud, primăvara sosea precedată de ploi diluviene și de furtuni dezlănțuite. Mermoz, care înfruntase *khamsinul* din deșertul sirian, tornadele Spaniei, simunul saharian și vijeliile hibernale ale Braziliei, a mărturisit că ceea ce cunoștea acum depășește experiența sa în materie de furie a elementelor. Pleca întotdeauna la miezul nopții, ceea ce nu mai surprindea pe nimeni, ajungea din urmă zorile prin invizibile cataracte care, în bezna înconjurătoare, băteau darabana pe tabla avionului, potopind carlinga și, ud pînă la piele, năpustindu-se prin goluri de aer, prin uraganele și cicloanele care bîntuiau golful Sfintei Caterina, survola zona dintre Santos și Rio, ucigașă pentru oricine ar fi aterizat aici, și se lăsa, la apusul soarelui, pe aerodromul capitalei braziliene, strivit de o căldură infernală.

Șaptesprezece, optsprezece, uneori și douăzeci de ore de zbor consecutiv, de luptă neîntreruptă, de tensiune aproape supraomenească.

Două zile mai tîrziu, relua, în sens invers, cumplitul drum, părăsea infernul de la Rio ca să ajungă sub ploaia glacială a Buenos Aires-ului, în carlinga sa descoperită, cu sacii poştali intacţi.

În pofida acestui efort de titan, în pofida sarcinilor administrative ce se abăteau asupră-i de îndată ce ateriza, în pofida obsesiei de a face întotdeauna mai repede şi mai bine, în pofida invitaţiilor oficiale care se înmulţeau odată cu renumele său crescînd şi cărora trebuia să le răspundă în interesul Liniei, ei bine, Mermoz nu resimţea nici un fel de oboseală. De cînd sosise în Argentina, greutatea lui sporise cu 6 kilograme. Distribuite numai în muşchi. Nici un atom de grăsime nu pîngărea acest corp de bronz care pe plaja de la Copacabana stîrnea admiraţia pe care ar fi suscitat-o o statuie antică, coborîtă de pe soclul ei şi însufleţită pe neaşteptate.

Acestei plenitudini, acestei magnificenţe trupeşti, îi corespundea în acea perioadă o mare pace sufletească. Îi ajungeau prietenii şi sentimentul că-şi face bine datoria.

Seară de seară, regăsea apartamentul de la Galeriile Guemes şi afecţiunea lui Etienne. Piniach, cîinele lup negru, dăruit de o braziliancă necunoscută pentru primul său zbor record de la Rio la Buenos Aires, îi făcea o primire festivă. Micul pecari adus din pădurea paraguayană grohăia drăgălaş. Prin ferestre se vedeau, scînteind, luminile capitalei... Poeţii pe care îi îndrăgea dintotdeauna, Baudelaire, Verlaine, îl aşteptau pe rafturile bibliotecii.

A venit şi decembrie. Pe data de 9 a acestei luni, Mermoz a împlinit douăzeci şi şapte de ani. Şi de data asta ar fi uitat de această zi dacă n-ar fi fost urările mamei sale. Douăzeci şi şapte de ani ! Ce repede îmbătrînea. Zilele, săptămînile, lunile păreau luate de un torent. Şi dacă l-a încercat părerea de rău văzînd încă un an aşezîndu-i-se pe umeri, a fost numai fiindcă ştia că practi-

carea aviației reclamă integritatea tinereții. În ceea ce-l privea, găsea binefăcătoare această grabă mistuitoare a timpului.

„E bine, spunea el, ca o existență să treacă rapid și fără să bagi de seamă."

Aniversările sînt ca niște jaloane înfipte la capătul etapelor omenești. Mermoz s-a gîndit la 9 decembrie de anul trecut. În ziua aceea a efectuat primul său zbor poștal în America de Sud. Cît drum străbătuse de-atunci, și el și Linia. Mii și mii de kilometri parcurși prin văzduh, sute și sute de ore de zbor. Și ce kilometri ! Și ce ore !

Cu un an în urmă nu exista nimic pe tronsonul Rio—Buenos Aires. Oamenii se dădeau de ceasul morții ca să poată deschide, în sfîrșit, traficul poștal între America și Franța. Acum, avioanele decolau de pe aeroportul de la Pacheco, construit de el, conform unui orar stabilit de el, în mîinile unui personal ales de el, cîștigînd un timp considerabil datorită unei metode inaugurate de el.

Mai bine revăzute, mai bine adaptate, avizourile își reduseseră traversarea la cinci zile și jumătate. De pe acum, curierii Aeropoștalei întreceau cu mult pachebotu-rile cele mai rapide. Traseul maritim urma să mai fie scurtat ; curînd, hidroavioane ușoare aveau să ducă poșta de la Natal în insula Noronha. Se cîștigau astfel încă două zile. În mai puțin de o săptămînă, scrisorile francate la Buenos Aires puteau ajunge la Paris. Termenii contractuali cu guvernele vor fi respectați. Viața Liniei era asigurată. Greutatea sacilor poștali sporea cu fiecare zi. De aici în-colo, ea avea să se dubleze, să se tripleze, să se înzecească. Mermoz își amintea că pe ruta Toulouse-Casablanca, de-butul s-a făcut cu numai cincizeci de kilograme de poștă și că acum, chiar el, ridicase cu un Bréguet 14 ce-și dădea duhul din pricina supraîncărcării, mai bine de 500 de kilo-grame. Prin perfecționarea cotidiană a unei organizații ale

cărei angrenaje Mermoz le cunoștea și le controla pe fiecare-n parte, siguranța transportului se realiza pas cu pas.

Iată ce se obținuse prin tururile de forță, prin zborurile neîntrerupte pe rutele poștale în care piloții își riscaseră în permanență viața. Oamenii compensaseră deficiențele materialului. Viitorul aparținea Liniei.

Brusc, Mermoz se simți copleșit de o tristețe ucigătoare. A recunoscut de îndată gustul de cenușă, sentimentul neantului.

Erau două senzații care, din adolescență, nu l-au părăsit niciodată. Le-a purtat în sine peste tot. Încerca să fugă de ele strămutîndu-se de pe un continent pe altul. Dar mai rapide decît cel mai rapid avion de-al său, ele îl urmau pretutindeni.

O existență nu poate fi reconstituită zi cu zi, și nici nu se poate întocmi graficul unei sensibilități. Dacă acest lucru ar fi fost cu putință, am vedea cîte căderi ar exista în curba respectivă și în ce momente neașteptate. Mermoz înregistrează un triumf și spune : „Sînt trist...“ Într-un efort ce pare să-l absoarbă în întregime și să-l exalte luni de-a rîndul, Mermoz scrie, pe neașteptate : „Mă bîntuie un plictis teribil.“ În schimbul celor cîteva mărturisiri, cîte clipe de desperare trecute sub tăcere ! Chiar și-n Argentina, unde linia acțiunii și a vieții sale exterioare era atît de dreaptă și de promptă, linia vieții sale intime apare fracturată de rupturi și seisme. Ba valul exuberanței îl poartă sus de tot și e încredințat de fericirea sa absolută, ba se simte cufundîndu-se în ape moarte. Nimeni n-ar fi putut bănui povara de deznădejde pe care o ducea acest atlet care pășea cu fruntea atît de sus din victorie în victorie. Pentru așa ceva ar fi trebuit ca cineva să fi știut a citi în ochii a căror privire se pierdea brusc în depărtări. Ar fi trebuit să poată înțelege de ce un corp

clădit ca un magnific triumf al mușchilor, purta un chip atît de delicat și de vulnerabil.

La cei douăzeci și șapte de ani ai săi, Mermoz își spunea că vremurile eroice au apus. Că cea mai frumoasă cursă se încheiase. Că de aici încolo va începe exploatarea regulată, liniștită a traficului. Că nu va mai zbura ca unul ce biruie, ci ca unul ce salahorește.

Desigur, comparată cu alte meserii, aceasta rămînea de departe cea mai frumoasă. Dar comparată cu cea pe care o prestase timp de un an, doamne, ce cădere ! Or, viața nu e viață dacă nu poți urca întruna. Atlanticul ! Atlanticul ! Iată ce trebuia încercat. Atît pentru el, cît și pentru Linie — de fapt, alcătuiau un tot — acesta era actul indispensabil, organic necesar.

De cîte ori nu încercase el în cursul acestui an, și prin intermediul Aeropoștalei, și prin demersuri personale, să obțină avionul traversării ? Cîte promisiuni i-au fost făcute, cu cîte iluzii a fost legănat. Vorbe trădate, speranțe spulberate. Comanditarii argentinieni, camarazii uruguayeni, constructorii francezi, chiar și Bouilloux-Laffont, s-au scuzat rînd pe rînd. Miniștrii și funcționarii îi sleiau pe toți. Ce mizerabil era acest univers care stăvilea elanurile ! Mermoz se simțea sărac și singur într-o lume potrivnică.

Exagerarea acestui comentariu mental este prea evidentă ca să nu i se caute și alte rațiuni decît cele care alimentau neagra melancolie a lui Mermoz. Căldura prevestitoare de furtuni, umedă și debilitantă a verii de la Buenos Aires ? O trecătoare slăbire a nervilor după douăsprezece luni de teribilă tensiune ? Fără doar și poate, însă numai într-o mică parte. Adevărul e că Mermoz nu putea scăpa de crizele sale. Orice ar fi săvîrșit, mulțumirea prelungită îi era interzisă. Nevoia lui de frumos, de noblețe se dovedea prea intensă, prea devorantă. Plătea

tributul prea marii sale exigențe. În aceste momente aspira la solitudine, la deșert, la ariditatea lui atît de pură.

Tot pe atunci primise o scrisoare de la Marcel Reine, vechiul și dragul său camarad. Reine cel cu obrajii, ochii și rîsul unui copil zvăpăiat, Reine cel care iubea atît viața și pe care viața îl iubea atît, petrecuse împreună cu Edouard Serre, șeful serviciilor T.F.F. de pe toate liniile Aeropoștalei, mai bine de trei luni de captivitate la maurii din Rio de Oro. Mînați din tabără în tabără, obligați, precum sclavii, să adune ierburi pentru foc și să pregătească ceaiul stăpînilor, ei au fost, în sfîrșit, predați la Fort Juby cu picioarele în sînge, cu mîinile sfîșiate, de nerecunoscut. În scrisoare, Reine îi povestea această aventură. Și Mermoz l-a invidiat. O surdă nostalgie îi răscoli inima. Aceste munci umile, aceste bivuacuri de nomazi, acești oameni gravi și taciturni, feroci, dar demni... și nisipul... nisipul... nisipul... cîtă pace.

Atunci s-a gîndit și la tînărul misionar întîlnit la bordul lui *Groix*, plecat să-i îngrijească pe leproși.

În primele două luni ale lui 1929, Mermoz n-a efectuat decît zborurile regulate, atunci cînd îi venea rîndul, și cursele acestea s-au petrecut fără incidente. Pleca miercuri, la miezul nopții, de la Buenos Aires, ajungea la Rio joi, pe la orele 16, părăsea Rio sîmbăta noaptea și ateriza la Pacheco în cursul după-amiezii de duminică. Săptămîna următoare Etienne era cel care transporta poșta. Prin urmare, înainte de a-i veni rîndul să-l înlocuiască pe prietenul său, Mermoz petrecea la Buenos Aires zece zile pline. Doar aceste perioade de calm excepțional pot oferi o imagine cît de cît completă a vieții lui Mermoz în capitala argentiniană.

Dormea, în continuare, ca un butuc. Ca atare, cînd Etienne lipsea, adică jumătate din timp, îi rugase pe camarazi să vină să-l scoale la ora 9.30. Un apel telefonic de la Pacheco. Parcurgea la repezeală hangare, ateliere, i-ar fi făcut același serviciu, dar lui Mermoz îi plăcea să deschidă ochii pe un chip drag. Ceea ce nu însemna că prietenul respectiv era bine primit. Sforțările sale de a-l trage afară din pat erau recompensate cu lovituri de pernă, de pantof, de tîrlici. Amicul riposta. Bătaia care se încingea îi reda lui Mermoz bucuria de a trăi. Își făcea toaleta cîntînd și, înainte de a pleca la sediul Aeropoștalei, aflat la 200 de metri de Galeriile Guemes, își oferea un mic dejun compus dintr-o omletă din șase sau opt ouă. Pînă la douăsprezece și jumătate se ocupa de chestiunile sale administrative. Prînzul îl lua la restaurantul Conte, ținut de Paul Pellecq, un bearnez fin și discret, la fel de brav la treabă cum fusese și la război și a cărui artă culinară era perfectă. Indiferent de prezența sau absența lui Etienne, la masa lui Mermoz se găseau, aproape zilnic, două persoane care figurau printre marii săi prieteni : Paul Chaussette și Henri Moulié. Primul era un inginer belgian care controla importante investiții miniere în Argentina și Bolivia, și care nu vorbea niciodată de afacerile sale. Chipul său frumos și energic, brăzdat, turmentat, privirea sa adîncă, plină de o bunătate ușor melancolică atestau la el primatul absolut al preocupărilor afective și spirituale. Moulié, care vorbea o franceză din cele mai pure, nu părăsise niciodată America de Sud. Uruguayan, era atașat al ambasadei Belgiei. Pe fața sa prelungă de indian se citea o lealitate indefectibilă și o siguranță cu totul aparte a sentimentelor. Cele pe care acești doi dezrădăcinați le nutreau față de Mermoz, întîlnit de ei la taica Bach, țineau de un adevărat cult. Asta nu-i împiedica însă să-l trateze la modul cel mai familiar din lume.

Moulié era un mîncău redutabil. Mermoz relua cu el turnirurile de căpcăuni, practicate cîndva în Franţa împotriva lui Henri Fournier. Chaussette, a cărui poftă de mîncare era mai modestă, arbitra acest dezmăţ de antricoate gigantice şi aproape crude.

De la restaurantul Conte, Mermoz lua drumul terenului de la Pacheco. Parcurgea la repezeală hangare, ateliere, schimba cîteva cuvinte cu Collenot. Restul după-amiezii era consacrat vizitelor pe care trebuia să le facă conducătorilor aviaţiei argentiniene, legaţiilor şi consulatelor diverselor ţări ale Americii de Sud în care Aeropoştala intenţiona să deschidă linii aeriene. Pe seară, Mermoz revenea la sediul de pe strada Reconquista pentru a consemna rezultatele obţinute în cursul zilei şi a pregăti munca de a doua zi. După aceea, venea acasă, se rădea, se schimba, îşi întîlnea prietenii la cafeneaua Richmond, un culoar lung şi zgomotos unde, şi astăzi, se reunesc piloţii Liniei, şi pleca să cineze împreună cu ei acolo unde luaseră şi prînzul : la restaurantul Conte.

Cînd se afla în dispoziţii sociabile se întindea cu masa, ori o pornea către *Tabaris,* local de noapte bogat în fete frumoase, care a conservat, şi el, favorurile celor de la poşta aeriană. Aici, Mermoz era aşteptat, cu o tandră şi senzuală nerăbdare, de o dansatoare franţuzoaică, brună, veselă, cu braţe cărnoase, dulce şi rezistentă la istovirile dragostei. Ea asculta placidă discuţiile lui Mermoz cu tovarăşii săi, invariabil pe teme aviatice, pînă în momentul în care acesta o conducea la etajul 9 al Galeriilor Guemes.

Aceste seri de libertate sufletească şi de plăceri fizice erau, totuşi, destul de rare ; mai dese, cele în care prietenii îl vedeau aşezîndu-se printre ei cu buzele strînse, cu privirea voalată, parcă întoarsă spre interior. Aproape nu vorbea şi, odată masa terminată, pleca. Chassette îl însoţea, ştiind că este singurul a cărui societate îi face plăcere în

asemenea momente. Mergeau, fie la locuința unuia, fie a celuilalt, dacă nu cumva se învîrteau la nesfîrșit cu mașina prin aleile tăcute ale vastului parc Palermo, amplasat în mijlocul orașului. Mermoz îi împărtășea cauzele tristeții sale. Îl îngrijora viitorul Liniei. De ce se construiau cu atîta încetineală în Franța avioanele de care era nevoie imediat ? De ce se comiteau nedreptăți la Paris ? De ce se ciocnise azi de funcționari corupți, de zîmbete de farisei ?

În alte seri Mermoz n-avea nici un motiv precis să fie melancolic și scîrbit. Îl tulburau doar eternele și insolubilele probleme : dragostea, moartea, dreptatea absolută, sensul pe care trebuie să-l dăm vieții.

— Alegerea mea e făcută, spunea el în asemenea ocazii. Voi pilota încă opt ani — limita reflexelor bune e la treizeci și cinci de ani — după care merg să îngrijesc leproșii. Acel tînăr misionar, știi Paul, ți-am vorbit de el, părea atît de senin. (Glasul îi căpăta deodată inflexiuni mîngîietoare.) Uite, și mama nu-și găsește cu adevărat liniștea decît îngrijind bolnavii.

Uneori, accesele de tristețe îl asaltau în plină zi. Pentru combaterea lor avea însă un remediu infailibil.

— Ai multă treabă azi după-amiază, Paul ? îl întreba Mermoz pe Chaussette în timpul prînzului.

Acesta pricepea imediat sensul întrebării.

— Nu, nu mare lucru, spunea el.

Părăseau masa fără să-și isprăvească prînzul. Mermoz se suia în mașina prietenului, trecea la volan și se lansa ca un nebun pe drumul spre Pacheco. Pînă la aerodrom nu-și descleșta o dată fălcile. Îl găsea pe Collenot în hangarul care-i adăpostea avionul dezancrașînd o bujie, verificînd un magnetou sau lustruind aparatul. Mermoz adresa mecanicului primul zîmbet din acea zi și zicea :

— Totul e gata ?

— Desigur, domnule Mermoz, răspundea Collenot.

Aparatul era scos afară. Mermoz îl îmbarca pe Chaussette, rula pe pistă, trăgea manșa. Zbura o jumătate de oră pe deasupra orașului și împrejurimilor. Cînd revenea la Pacheco, flecărea și cînta fără oprire.

Există și un alt mijloc de a fugi de sine însuși, mai puțin sacru, dar foarte eficace : exercițiile în aer liber. Cele pe care le-a practicat aproape în exclusivitate la Buenos Aires au fost înotul și canotajul. Moulié, care era un fanatic al acestor două discipline, l-a însoțit în permanență. În diminețile anotimpului cald zoreau odată cu crăpatul de ziuă către „Tigrul", imensă deltă, adevărat labirint fluvial unde se îngemănau apele impetuoase ale Paranei și ale Uruguayului. Vîsleau, se scăldau, iarăși vîsleau, goi, șiroind de sudoare și fericiți.

Pe un vas, am petrecut o zi pe Tigru. A fost una dintre cele mai senine și mai emoționante zile din cîte am trăit în siajul lui Mermoz. Mă călăuzeau trei din prietenii săi : Marcel Reine, Paul Chaussette, Henri Moulié. De fiecare se lega cîte o parte din el. Reine reprezenta începuturile comune de la Toulouse, spălatul cilindrilor, pensiunea *„Marele Balcon"*, chiolhanurile de la Casablanca, epopeea Saharei, iar apoi serviciul făcut împreună pe liniile Rio de Janeiro, Natal, Santiago de Chile. Chaussette însemna discuțiile de la inimă la inimă, confidențele, evadările sentimentale. Moulié, veselul masacru al hălcilor de carne și joaca de-a tritonii.

Vasul pe care eram înainta printr-un mirific labirint de alei acvatice, de bulevarde mărginite de arbori, de fundături înflorate. Negustori ambulanți mișunau în siajul nostru pe plute sau bărci cu fundul plat. O biserică plutitoare își aștepta enoriașii. Pe țărmuri creșteau cu miile lămîi și portocali.

Caprifoiul se cățăra pe trunchiurile nenumăraților plopi și sălcii ce alcătuiau o escortă fremătătoare puzderiei de ramificații lichide.

— Vara, spunea Moulié, florile îți astupă vederea. Seara, parfumul lor e obsedant.

Vasul continua să urce pe cursul fluviului. Nu se mai zăreau nici colibe pe piloni, nici iarmaroace plutitoare, nici livezi. Doar sălciile se aplecau peste infinitul lacustru și, jucîndu-se cu apa și orizontul, compuneau delicate miraje. Ai fi zis că asiști la facerea lumii.

Iar prietenii lui Mermoz spuneau :

— Lui Jean îi plăcea locul acesta.

— Aici plonja Jean.

— Cu Jean îi băteam pe toți la cursele cu barca.

— O să mîncăm la hanul pe flotoare pe care Jean îl prefera.

Jean... Umbra lui era peste tot. Respira mirosmele grele ale caprifoiului. Rîdea cu rîsul lui de copil cu suflet neîntinat. Își curba și azvîrlea îndărăt, în efortul vîslitului, torsul său de tînăr Hercule.

S-a lăsat seara și, odată cu ea, tăcerea...

Ne-am îndreptat spre Clubul francez de Canotaj. Mi-a fost prezentat responsabilul, un bătrîn cu tenul stacojiu. Era taica Bach. Mi s-a arătat și o barcă de curse. Pe flancul ei fin și rasat am citit : *Jean Mermoz*.

Tăisfăsuielele prietenești, zborurile deasupra împrejurimilor Buenos Aires-ului, recreațiile pe Tigru și chiar și pașnicele navete la Rio nu puteau reprezenta decît paleative ale cumplitei nevoi de noi cuceriri care-l stăpînea pe Mermoz. Se răzbuna pe ceea ce numea el „bălteala" sa prin frenezia cu care se străduia să reducă, mereu și mereu, durata zborurilor poștale ce-i reveneau. Era unicul mijloc de a se autodepăși în aceste săptămîni potolite.

Fiecare minut investit într-o escală îl ardea. Pe terenuri, comandanţii de aeroporturi, mecanicii, lucrătorii îi aşteptau sosirea încordîndu-şi întreaga fiinţă aşa cum te încordezi ca să întîmpini o furtună. Pentru el nici o mişcare nu era suficient de rapidă. Totul trena, lîncezea, se tîra. Fără să mai coboare din carlingă, înhăţa sacii poştali şi dădea gaze. Dacă i se întîmpla să aibă un pasager, care nu putea fi decît un membru sau un prieten al Liniei *, acesta era tratat ca un obiect inanimat pînă la terminarea cursei. Nefericitul putea să moară de foame, de sete, să fie anchilozat, sleit, nu merita să se piardă pentru el nici măcar o secundă.

Într-o zi, Joméli, bunul său prieten de la Rio care era în Brazilia ceea ce reprezenta Chaussette în Argentina, a dat să coboare din avion la escala de la Santos. O privire de-a lui Mermoz l-a ţintuit pe loc.

— O nevoie urgentă, nu mai pot, zău, Jean, zău că nu mai pot, l-a implorat Joméli.

Mermoz l-a îndesat îndărăt în fuselaj cu o mînă ce-a făcut să pîrîie oasele pirpiriului său tovarăş.

— La escala următoare, în timp ce alimentăm, a răcnit Mermoz prin tunetul motorului şi-al elicei lansate în plin.

La drumul următor, această impetuozitate a fost cît pe-aci să-l facă să comită ceea ce ura cel mai mult : o nedreptate. Aterizase la Florianópolis şi terminase rulajul pistei. Mecanicul de teren, care trebuia să-l aştepte, lipsea. A apărut peste trei minute. Chipul lui Mermoz era schimonosit de una din cele mai cumplite furii. L-a înhăţat pe mecanic şi scuturîndu-l ca pe o zdreanţă, a bubuit :

— Afară cu tine, nemernicule ! Să nu te mai văd pe-aici că-ţi frîng ciolanele ! Şi acum, ce aştepţi ca să faci plinul ? Sau vrei să te demolez pe loc ?

---

* Linia era exclusiv poştală (N.A.).

Incapabil să suporte în continuare vederea celui care păgubise cu trei minute curierul poştal şi temîndu-se de efectele propriei mînii, Mermoz a zbughit-o spre cantina aeroportului, unde a şi băut, una după alta, trei sticle de bere.

Comandantul aeroportului, un vechi camarad, a venit după el.

— Ştii, a zis el, nu-i chiar pe de-a-ntregul vinovat.

— Nu, nu, a izbucnit Mermoz, nu vreau s-aud nimic.

— Ascultă, Jean... Nevastă-sa stă să nască, a leşinat şi omul a fost chemat. Nu te aşteptam atît de curînd. Pesemne, ai tăiat prin interior.

— Aşa e..., aşa e... am tăiat peste pădure, a murmurat Mermoz.

Cînd a revenit la avion, mecanicul s-a tras înfricoşat deoparte.

— Ai alimentat foarte bine, i-a spus Mermoz, fără să-l privească ; ştergem, de data asta, cu buretele.

În palmă, mototolea o bancnotă de o sută de milreis.

În momentul decolării, a îndesat-o în buzunarul salopetei mînjite cu ulei a mecanicului.

La întoarcerea dintr-una din aceste călătorii frenetice, Mermoz a aflat că un pilot argentinian s-a prăbuşit pe ruta paraguayană, pe atunci încă în studiu. S-a adresat căpitanului Almonacid, delegatul argentinian pe lîngă Aeropoştală :

— Vreţi să-mi acordaţi o favoare ?

Almonacid ştia că Mermoz nu se gîndeşte niciodată la propria-i persoană.

— Indiscutabil.

— Atunci, plec să aduc corpul camaradului nostru.

— Cum ? Cu ce mijloace ? a exclamat Almonacid.

— Păi... cu avionul... a replicat Mermoz.

— Nu se poate ! O ştiţi şi singur. Aparatele noastre nu sînt îndeajuns de spaţioase.

— Mi-aţi promis, a observat, încetişor, Mermoz.

— Într-adevăr, a recunoscut Almonacid. Procedaţi cum credeţi.

A doua zi, un echipaj cu totul ieşit din comun ateriza la Pacheco.

Alături de Mermoz, dar depăşind cu mult carlinga, stătea, în picioare, un sicriu. În ziua aceea, vremea fusese îngrozitoare. Dezechilibrat primejdios de lada funebră, avionul pîrîise din toate încheieturile azvîrlit de colo, colo de furia ciclonului. În tot acest timp, Mermoz a trebuit să sprijine coşciugul cu umărul.

În zilele cînd zbura, Mermoz se mai elibera de neînduplecatul demon ce-l înstăpînise ; dar, odată epuizat exorcismul, puterea acestuia revenea. Şi, cum avea destul timp pentru meditaţie, eterna obsesie, aceea a Atlanticului, dobîndea asupra spiritului său o forţă acaparatoare aproape maladivă.

Nelăsîndu-se descurajat de eşecurile anului precedent, el eşafodase, prin scrisori şi cablograme, o nouă combinaţie care urma să-i procure un aparat. Ministerul francez al Aerului interzisese însă orice tentativă de trecere a Oceanului pe avioane cu roţi.

Cînd a aflat de conţinutul acestui decret care spulbera, pe luni de zile de-aici încolo, speranţele sale cele mai dragi, Mermoz a fost cutremurat pînă-n străfundul fiinţei de o criză de furie, de desperare, de ruşine şi de indignare. Unde se ascundeau adevăratele motive ale acestei solicitudini stupide, nedorite de nici un pilot demn de acest nume ? Cele oferite erau doar ipocrizie, demagogie, pentru reuniuni electorale, sirop leşinat destinat să adoarmă opinia publică. Cunoştea totul mai bine ca oricare dintre

funcționarii aceia rebegiți, el, Mermoz, știa mai bine decît politicienii aceia incompetenți, știa mai bine ce este cu putință și ce nu din punct de vedere aeronautic.

„Ne-ar trebui, clama el, temerari cumpătați și, cînd colo, n-avem decît cumpătați decrepiți. Își lățesc fundurile prin birouri și înalță imnuri întru gloria aviației franceze. În loc să încurajeze inițiativele, se dau de ceasul morții ca să-l schimbe pe ministrul care le-ar putea prejudicia interesele."

Dragostea pe care Mermoz o nutrea față de aviație și patrie a determinat o reorientare a mîniei sale. Ca să-și apere această iubire a început să urască formele și instituțiile care o amenințau. Scria :

„De ce nu se gîndesc politicienii să blocheze progresele aviației străine, al cărei cuvînt de ordine este : Jos cu aviația franceză ! Cînd ne va fi redată conștiința a ceea ce am fost, a ceea ce sîntem și a ceea ce am putea deveni ? De cînd mă aflu în străinătate, devin naționalist. Mă cutremur văzînd cum ni se fărîmițează, puțin cîte puțin, prestigiul, numai și numai din pricina marasmului nostru parlamentar. Este îngrozitor să te gîndești că tot ce are mai bun voința noastră, energia noastră, străduaniile noastre slujește la alimentarea discursurilor și a discuțiilor, cînd am vrea să servească succesului și prosperității a ceea ce ne aparține. În momentul de față, primejdia ne vine din America ; poșta lor aeriană se infiltrează pe lîngă noi cu rapiditate. În fruntea ei e Lindbergh și, prestigiul ce se leagă de acest veritabil stindard viu, îi deschide toate porțile. Adio sacrificiilor noastre și roadelor a mai bine de un an de trudă intensă și inimaginabilă, și asta în clipa cînd ne apropiem de izbîndă. Un om — dar ce om ! — vorbește. E admirat, e ascultat, iar pentru noi înseamnă prăbușirea."

Cum să nu fi sensibil la această nobilă jelanie ? Auzindu-l, cum să nu se înțeleagă de ce, cîțiva ani mai tîrziu,

cînd răul atinsese proporții demente, Mermoz a crezut că-și poate afla izbăvirea altundeva decît în domeniul pur al zborului ?

Pînă una, alta însă, visa la o soluție mai ingenuă.

„Ne trebuie, la rîndul nostru, să avem în străinătate un om-stindard și totul va deveni mai lesnicios, continua el. Cunosc printre piloții de linie cîțiva care ar putea deveni așa ceva. În ceea ce mă privește, de un an tot caut modalitățile. Le-am găsit. Simțeam că aș fi reușit. Probabil, o voi face, dar mi-e teamă că, atunci, va fi prea tîrziu. A reuși, actualmente, traversarea Paris-New York — și avem mijloacele necesare — ar constitui o performanță ce-ar spori dintr-un foc prestigiul nostru, exact în momentul în care avem mai multă nevoie de el.

„Nu ceream nimănui nimic. Reușisem să adun fondurile necesare și, deodată, raidul e interzis cu un avion terestru pînă la noi ordine. *

Și atunci, aștept, încheia Mermoz. Tot ce pot face în momentul de față e să încerc să ajung în Chile înaintea americanilor."

Mermoz n-avea cum să prevadă că, în cursul acestei misiuni pe care o socotea secundară, destinul va face brusc din el, în întreaga Americă de Sud, ceea ce se străduia, cu desperare, să devină : un Lindbergh francez, interpunînd în calea sa accidentul care, de la Pacific la Atlantic, a purtat de-atunci numele de „miracolul din Anzi".

---

* Cîteva săptămîni mai tîrziu, utilizînd material francez, un echipaj spaniol efectua fără escală distanța Sevilia-Brazilia. În același moment, Mermoz primea, pe numele său, două depeșe de la Ministerul Aerului prin care era prevenit că, pentru a împiedica orice tentativă din partea lui, toate aerodroamele din Franța primiseră ordin să nu-l lase să ia mai mult de 1.500 litri de carburant. (N.A.)

IV
PLATOUL CELOR TREI CONDORI

Concomitent cu înțelegerea poștală încheiată cu guvernul Argentinei, Marcel Bouilloux-Laffont semnase una și cu cel chilian. Era însă cu neputință să se treacă la realizarea acesteia din urmă înainte ca linia cotieră atlantică, drum cardinal spre Europa, să fi fost temeinic consolidată. Treaba aceasta o înfăptuiseră, în răstimp de un an, Mermoz și camarazii săi. Acum sosise ceasul ca în rețeaua Aeropoștalei să fie inclus și statul scăldat de apele Pacificului. În mod firesc, cel însărcinat cu studierea, deschiderea și fondarea acestei linii a fost Mermoz.

Pentru a reuși, trebuia stabilită o rută regulată pe deasupra Anzilor Cordilieri. Acest gigantic lanț muntos, întins din Venezuela pînă-n Țara de Foc aidoma unui zid făurit de zei, își saltă între Argentina și Chile crestele sale ametitoare și vîrful lor cel mai înalt, Aconcagua, pînă la aproape 7.000 metri deasupra mării. Altitudinile sale, văile în care aerul rarefiat sfîșie plămînii oamenilor, zăpezile veșnice, suflul său înghețat, taina de nepătruns ce-l înconjoară i-au învăluit piscurile, din vremuri imemoriale, în tot soiul de legende tragice. Ele dăinuie și azi în inimile indienilor ce-i cutreieră coastele, ca și în cele ale gauchos-ilor care de pe întinsul pampasurilor privesc la această barieră grandioasă, scăpărătoare și sumbră.

Oamenii orașelor nu cunosc însă aceste terori ; pentru ei, muntele e doar munte. Palmă după palmă, o cale ferată a escaladat contraforturile vestice, s-a insinuat printr-o

vale ce perfora, la 4.400 de metri înălțime, sălbăticia de piatră, s-a strecurat pe coasta chiliană. Transandinul fusese construit. Trenului îi trebuiau două zile ca să ajungă de pe un versant pe celălalt. Iarna nu funcționa din pricina avalanșelor. Oricum, era un cîștig enorm față de caravanele de catîri și o victorie de prestigiu asupra Anzilor.

Neostoita nerăbdare omenească însă a calculat, de îndată ce a avut în slujba sa mașini zburătoare, că, grație acestora, călătoria se va face în numai cîteva ore și în toate anotimpurile.

În 1929, era oare realizabil acest plan ? Mermoz susținea că da. Existaseră precedente. În 1920, o aviatoare franceză, Adrienne Bolland, traversase, în premieră mondială, Anzii zburînd pe un avion Caudron G-4, datînd din 1916. Și chiar dacă această traversare se efectuase în zona sudică a Cordilierei, unde talazurile de piatră se domoleau sensibil, oricum săvîrșise un miracol. Puțin mai tîrziu, un ofițer chilian a reluat tentativa, dar în sens invers. El a descris un cerc larg, de data asta pe la nord, unde deasemeni altitudinile medii sînt mai joase. A reușit. Între Argentina și Chile a existat, dintotdeauna, o rivalitate romantică. Performanța ofițerului chilian a fost resimțită la Buenos Aires ca o provocare. Mănușa a fost ridicată de căpitanul Almonacid, cavalerescul prieten al lui Mermoz. A decolat noaptea, pe clar de lună, a descris un arc de cerc pe la nord și a aterizat în Chile. Isprava aceasta a făcut din el un erou național.

Acest turnir, ca și valoarea pe care i-o acorda opinia publică de pe ambii versanți ai Anzilor au făcut notorii dificultățile traversării. Cînd s-a auzit că Aeropoștala intenționează s-o practice în mod regulat, transportînd corespondența, stupoarea și neîncrederea au fost la fel de mari. Toate cîte se spuseseră în legătură cu zborul de noapte au fost reluate în cor :

„Nebunie, pretenții ridicole, sinucidere. Chiar și Mermoz e neputincios în fața imposibilului."

Pe acest fundal, la 28 februarie 1929, Mermoz și Collenot au decolat de la Pacheco pentru un prim voiaj de investigație. Mermoz pilota un Laté 25 cu profil special, ceea ce ridica la 4000 de metri plafonul acestui aparat a cărui limită ascensională era, la modelele curente, doar de 3000 de metri. Prin Bahía Blanca a ajuns la San Antonio Oeste, primul mic port al Patagoniei de pe coasta atlantică. Aici a îmbarcat un pasager de vază : contele de La Vaulx.

Președintele Federației aeronautice internaționale era, la cei peste șaizeci de ani ai săi, de o vivacitate, un curaj și o înflăcărare magnifice. Era un pasionat al aviației, pasiune care peste cîteva luni avea să-i fie fatală. Mermoz îl admira nespus pe bătrînul gentilom atît de verde, de entuziast și intrepid. I-a explicat, amănunțit și cu căldură, itinerarul.

— Vedeți, spunea el, de aici (amîndoi erau aplecați peste o hartă), luînd-o pe la sud, traversarea este mai lesnicioasă. În primul rînd, pînă la picioarele Anzilor, distanța este pe jumătate mai scurtă decît de la Buenos Aires la Mendoza, dar mai ales, uitați-vă la cotele crestelor : 2.500 de metri, 3.500, în loc de 4.500, 6.000 și 7.000 cît ar fi dacă am urma linia directă Buenos Aires-Mendoza-Santiago. Prin urmare, zburăm prin Plaza Huincka la Conceptión, aici, la baza Cordilierei. De acolo, traversăm la 3.000 de metri altitudine, dispunînd de o marjă de plafon mai mult decît suficientă.

Planul de zbor a fost urmărit riguros. Sub aripi, peisajele deșertice, fluide ale Patagoniei... întinderi necuprinse de ierburi palide... capre sălbatice... iezere cu apă cristalină. Pe 2 martie, la orele 11, Mermoz și însoțitorii săi aterizau la Conceptión. La începutul după-amiezii, decolau.

Mermoz își reperase temeinic drumul. Avionul a survolat fără efort meterezele mai puțin înalte decît cele ale fortăreței centrale, ciclopice mase de piatră ce se zăreau la nord, confundîndu-se cu norii. Curînd avea să apară și îngusta semilună a cîmpiei chiliene, comprimată între Anzi și Pacific. Mermoz scruta cu atenție piscurile și văile. Ochii săi erau cei ai unui avar ce-și numără galbenii. Aici iată o șa. La nevoie, se putea ateriza. Dincolo, deasupra stîncilor acelea semănînd cu o bardă uriașă, goluri de aer. A se evita. Mai departe, un defileu de nu prea mare înălțime. Pe acolo s-ar putea trece în cazul unei scăderi de turație. Totul trebuia ținut minte, totul fotografiat în memorie ; țancurile de stîncă, depresiunile sinuoase, grohotișurile, craterele. Orice ar putea sluji la o adică.

Dar, în timp ce Mermoz elabora diversele forme de apărare pentru viitoarele primejdii, carburatorul său se înfunda încetul cu încetul. A urmat pana, netă și brutală.

Mermoz a tăiat contactul și a trecut la zbor planat. Cunoștea, palmă cu palmă, configurația terenului care-l înconjura. Nu exista nici un loc de aterizare, exceptînd, poate, o platformă îngustă, lungă de vreo 300 de metri și largă cam de șase, pe care o înregistrase instinctiv la stînga sa, pe creasta unui munte. Roțile avionului au atins solul exact acolo unde o dorise pilotul, drept pe mijlocul fîșiei de piatră, și cu atîta delicatețe încît trenul de aterizaj a rămas intact în pofida bolovanilor și a cocoașelor.

Panta s-a dovedit a fi însă mai înclinată decît crezuse. Avionul, care ar fi trebuit să fie la capătul cursei, continua să ruleze încetișor. Mermoz și-a dat imediat seama că aparatul nu se poate opri, că este antrenat de propria-i greutate. Simplu balast, el avea să-și sporească, treptat, viteza... iar la capătul pistei se căsca genunea.

Atunci, Mermoz a lăsat comenzile, s-a prins de bordul carlingei, a sărit din ea, a atins solul numai ca să facă un al doilea salt de acrobat și de atlet și, încordîndu-și într-o convulsie toți mușchii, a blocat cu spinarea una din roți.

Trupul său, pieptul, picioarele sale de luptător în arenă au preluat, sleind-o, forța de inerție a aparatului, i-au domolit zgîlțîielile, l-au imobilizat.

O viziune incredibilă îi aștepta pe contele de La Vaulx și pe Collenot în momentul în care au părăsit cabina pasagerilor : pe vîrful unui munte înalt de 3.000 de metri, în infinita pustietate și tăcere a Anzilor, pe fundalul cerului, al stîncilor, al norilor și al vulcanilor, avionul și Mermoz alcătuiau o unică făptură, un grup fabulos, ținînd, ca-n vremurile Olimpului, de monstru și de divinitate.

Cei trei au rămas o oră și jumătate pe platou. Atît i-a trebuit lui Collenot ca să repare carburatorul. Apoi, Mermoz l-a pus să îndepărteze bolovanii cu care blocase roțile avionului și Laté 25 a pornit să lunece pe pantă în jos pînă cînd s-a găsit deasupra hăului. Contact, motor și elicea s-a înșurubat în aer. Seara aterizau la Santiago de Chile.

Două zile mai tîrziu, Mermoz îi expedia lui Paul Chaussette o carte poștală astfel concepută :

„4 martie 1929. Salutări frățești din Santiago. Sosit cu bine, o călătorie sportivă, pană în munți în apropiere de Conceptión. Din fericire, reparabilă. Intenționez să plec la Copiapo vineri și să revin la Buenos Aires sîmbătă, prin La Rioja. Aici, banchete, fieste zbînțuite, plimbări sentimentale... Orice s-ar zice, văzută de jos, Cordiliera chiliană nu-i deloc dezagreabilă..."

După patru zile petrecute la Santiago de Chile unde vinurile și femeile au un gust cu totul aparte, Mermoz și-a luat rămas bun de la contele de La Vaulx ca să se reîntoarcă

la Buenos Aires. Itinerarul era complet diferit de cel de la venire. Traseul meridional, relativ uşor, nu putea fi utilizat în mod eficace de către o linie aeriană, obligînd la un prea mare ocol şi un prea mare sacrificiu de timp pentru asigurarea securităţii zborului. Ca atare, Mermoz a decis să încerce traversarea directă.

A făcut, mai întîi, un salt pînă la Copiapo, mic orăşel situat la picioarele Anzilor. De aici pornise ofiţerul chilian a cărui traversare agitase atît Argentina. Tot aici aterizase şi Almonacid. Dar, itinerarul ambilor piloţi, descriind o curbă prea largă în direcţia nordului, nu era cu nimic mai bun, pentru o exploatare poştală, ca cel pe care-l urmase Mermoz la venire. Pentru ca treaba să fie utilă, calea trebuia căutată prin blocul central, cel mai înalt, cel mai masiv, cel mai redutabil.

Pe 9 martie, la orele 10 dimineaţa, Mermoz, avîndu-l în spate pe Collenot, părăsea terenul de la Copiapo. S-a înălţat, în spirale largi, la altitudinea maximă pe care i-o îngăduia aparatul : 4.200 metri. Un spectacol de o măreţie şi de-o frumuseţe de nedescris i se oferea în timp ce urca palierele aeriene. La apus, se întindea cîmpia chiliană, verde, presărată cu lacuri, brăzdată de rîuri, strălucind de explozia vegetală a copacilor şi a florilor. De-a lungul ţărmului ei palpită în soare hula violetă a Pacificului. Iar de partea cealaltă, turnat dintr-o singură bucată, se înălţa meterezul ciclopic al Cordilierei Andine.

Cine n-a survolat această imensitate minerală, n-are cum să cunoască, pe de-a-ntregul, barbaria, solemnă şi tragică, a lumii ce-o reprezintă şi nici nu poate bănui taina cvasi-astrală ce învăluie, pentru veşnicie, zeii ei îngheţaţi pe altarele lor gigantice.

Nimic nu poate oferi o imagine valabilă a acestui ocean vertical pietrificat. Nimic nu poate transmite caracterul de

interdicție absolută pe care o afișează această barieră colosală ce unește pămîntul cu cerul și care, ferecată, zidită, fără o breșă, fără o fisură pare să oprească, la porțile ei, Universul.

Acestei bariere, Mermoz voia să-i descopere defectul.

Multă, foarte multă vreme a patrulat prin fața ei, a spionat-o. Și-a mobilizat întreaga-i vigilență, întreaga-i intuiție ca să surprindă defectul, fanta acestei incinte formidabile prin care, tangentînd cu aripa dreaptă un perete și cu stînga celălalt, avionul său ar fi putut să se strecoare. Nu a găsit-o. Cel puțin, nu la altitudinea pînă la care se putea înălța aparatul său.

Pînă la înălțimea de 4.500 metri, muntele neted, dintr-un singur segment, dintr-un unic bloc era inatacabil.

La 4.500 de metri, printre piscurile înzăpezite, regulat plantate, se deschideau zările.

— Era, mi-a spus Mermoz istorisindu-mi aventura, ca un zid cu cioburi de sticlă strălucitoare înfipte în creastă.

Mașinal, mi-a creionat un desen naiv. Contemplu, acum cînd scriu, această scurtă linie frîntă ce reprezintă, în același timp, și cea mai extraordinară zvîrcolire a solului, și cea mai superbă cutezanță omenească.

„Anzii pot fi depășiți în mod practic pentru Linie la 4 500 de metri, și-a spus Mermoz, exasperat de croaziera sa inutilă. Mai jos de atît, nu-i nimic de făcut. Nici o crăpătură. Iar eu nu dispun decît de un plafon de 4.200 de metri..."

Oricare altul s-ar fi întors la Copiapo, ar fi ocolit obstacolul de netrecut pe la Nord sau pe la Sud și ar fi așteptat, ca să reediteze tentativa, să posede un aparat capabil să se măsoare, cu ceva șanse de egalitate, cu necruțătorul munte. Dar Mermoz era Mermoz. Nu credea în imposibil sau, mai exact, înainte de a-l admite, trebuia să

epuizeze toate riscurile și să atingă zone în care nimeni în afara lui nu cutezase să se aventureze. Avusese întotdeauna o percepție intuitivă a limitei supreme atît a propriului său efort, cît și a posibilităților aparatului pe care-l pilota. Asociate cu o tenacitate supraomenească, aceste calități formau ceea ce am numi geniul său.

Contemplînd fruntea dantelată a Anzilor, Mermoz și-a mai spus :

„Ca să trec, avionului meu i-ar mai trebui 300 de metri de altitudine. Da, dar există și curenți ascendenți."

Toți aviatorii cunosc aceste mișcări ale aerului, al căror ax e vertical și care ba ridică, ba coboară sensibila mașinărie din mîinile lor. În zonele montane, acești curenți dobîndesc o forță și o viață cu totul aparte. Planorismul a fost conceput după legile lor. Ca atare, Mermoz spera să întîlnească un val de aer care, compensînd insuficiența motorului, să-l salte cu cei 300 de metri necesari. Va ști să folosească acest șoc ca să treacă. Odată depășit zidul compact, se va strecura printre piscuri și stînci, va luneca din vale în vale, se va juca de-a puia-gaia cu muntele așa cum se jucase cu noaptea și va ajunge la țintă.

Și iată-l patrulînd din nou în fața giganticului meterez, pîndind mișcările văzduhului.

Prima din ondulările pe care le-a simțit sub aripi a fost insuficientă și a evitat, la milimetru, ciocnirea mortală printr-o răsturnare pe-o aripă, dar ajunsese aproape la înălțimea unei falii. A scăpat-o și pe a doua, și pe a treia. La cea de a patra, mai puternică, mai densă, s-a simțit de parcă s-ar fi sprijinit, de parcă ar fi fost înșurubat pe capitelul unei coloane ce se înalța. A atins linia pînă atunci interzisă. Între doi pereți de gheață, în fața sa se deschidea un coridor. Bariera fusese înfrîntă. Sărise peste ea. Trecuse.

Bucuria de a fi forţat natura, expansiunea nelimitată a fiinţei, tainica şi atît de necesara biruinţă a căutării căreia îşi închinase întreaga viaţă, l-au iluminat pe Mermoz în clipa cînd cîmpia chiliană a dispărut din ochii săi, cînd s-a găsit de partea cealaltă a zidului andin, cînd, unduind către răsărit, creste tot mai joase nu-i mai zăgăzuiau privirea. Avea să zboare peste ele, avea...

Dar ce era această brutală prăbuşire a aparatului împotriva căreia, cu toată încordarea muşchilor, cu tot motorul ambalat la maximum, nu putea face nimic ? Ce era acest vid care-l aspira ? Această chemare către hăuri, monstruoasă, invincibilă care-ţi smulgea inima din loc ?

„Curent descendent", s-a gîndit Mermoz într-o fracţiune de secundă, durată care n-avea nimic comun cu măsura obişnuită a timpului.

Mermoz cunoştea genul acesta de pîlnie care-l absorbea şi mai ştia că la altitudinea asta nu e posibilă nici o manevră.

„Sînt exact deasupra grohotişului şi voi fi, inevitabil, plăcat de peretele muntelui, şi-a mai spus Mermoz. Să salvăm ce mai putem salva."

S-a gîndit oare cu adevărat la toate acestea între momentul în care a fost înhăţat de chemarea văzduhului şi clipa, aparent imediat următoare, cînd a atins solul ? A făcut-o instinctul pentru el ? În orice caz, Mermoz a cabrat aparatul şi a tăiat gazele. O cumplită izbitură a zgîlţîit avionul. Acesta a sărit în sus, a recăzut, a sărit din nou, a recăzut, a rulat prăvălindu-se de pe o parte pe alta şi s-a oprit lăsîndu-se pe burtă.

Mermoz şi Collenot s-au privit, scoţînd un oftat adînc. În această primă clipă, fericirea şi uimirea de a mai fi în viaţă, de a trăi totuşi, i-a copleşit pe de-a-ntregul.

Mult însă n-a durat. Nu cumva Mermoz amînase doar cu cîteva ore — şi ce ore — moartea ?

Se găseau pe un platou, ușor înclinat, împrejmuit de prăpăstii. De jur împrejur, într-o dezordine fantastică și grandioasă, scăpărau coame, creste, piscuri, țancuri. Un deșert de piatră și zăpadă se întindea cît vedeai cu ochii. Și o tăcere, o tăcere făr' de nume.

Totul se decupa cu o precizie geometrică în văzduhul glacial. La înălțimea aceasta de 4.200 de metri — plafonul maxim al lui Laté 25 — era un frig de cel puțin minus 15°. Nici Mermoz, nici Collenot n-aveau veșminte calde. Nici unul nu se gîndise să ia niscaiva provizii. Iar aparatul era de nefolosit. Un examen sumar îi fusese mecanicului de ajuns : fuselajul spart, trenul de aterizaj schilodit, bechia smulsă...

— Nu-i nimic de făcut, Collenot ? întrebase Mermoz.

— Teamă mi-e că-i așa, domnule Mermoz, răspunsese Collenot.

— Atunci, la drum !

Și au pornit spre apus, spre acel Chile atît de aproape prin aer, care, în urmă cu numai cîteva minute, etala sub privirile lor cîmpurile sale verzi și înflorate.

„Vom răzbate" își repeta Mermoz.

Își amintea de munții Palmyrei, de dunele lui Rio de Oro, de palmierii imperiali ai Paraguayului și, cu toate că știa că Cordiliera nu restituise niciodată piloții ce se rătăciseră printre faldurile ei, simțea o asemenea voință de a trăi încît nu putea admite să le împărtășească soarta.

Au coborît, au urcat, și-au prins picioarele în capcane invizibile, au lunecat pe ghețuri, s-au prăbușit în troiene. Trei condori îi urmăreau într-un zbor concentric.

La capătul unui ceas, cei doi au privit înapoi ca să măsoare, în linie dreaptă, distanța parcursă. Nu erau nici 500 de metri între locul în care se aflau și carcasa avionului.

— O secundă, a spus Mermoz.

Cu sprîncenele adunate, cu mîinile vîrîte în buzunarele mantalei sale de piele, cu bărbia înfundată în guler, el cîntărea şansele de viaţă şi de moarte. La ce bun să continuie acest marş ? Nu putea decît să-i ducă la istovire, apoi vor cădea pradă gerului.

— Collenot, a spus Mermoz.

— Da, domnule Mermoz, i-a răspuns acesta.

— Taxiul trebuie reparat.

— Să încerc, domnule Mermoz.

În tăcerea supranaturală, vocile lor sunau straniu.

Au pornit-o înapoi. Cei trei condori s-au luat după ei, ştiind, din negura vremurilor, că nici un om nu scapă din prinsoarea înalţilor Anzi.

Era două după-amiază cînd Mermoz şi Collenot au ajuns lîngă aparat. Cu degetul, cu ochiul, cu urechea şi cu acel simţ special al articulaţiilor unei maşini zburătoare, Collenot s-a apucat să-l studieze.

— S-ar putea... s-ar putea, domnule Mermoz, s-o scoatem la capăt, a declarat el într-un tîrziu. Am toate sculele la mine.

S-au pus pe treabă. Collenot îl dirija pe Mermoz.

Ar trebui ca cineva să aibă experienţa şi harul unui mecanic genial ca să inventarieze şi să priceapă gesturile făcute de Collenot, găselniţele sale, inspiraţiile sale, să înţeleagă cum a reuşit el să redreseze trenul de aterizaj, să înlocuiască bechia, să asigure soliditatea fuselajului, să facă inofensive avariile motorului. Iată-l răsucind sîrme, ciocănind tabla, prelevînd piesele secundare pentru a face din ele piese esenţiale, transformînd metalul, dîndu-i o nouă viaţă. Şi sfoara îi slujea şi peticele de stofă sau piele. Un atelier cum nu s-a mai pomenit, la 4.000 de metri înălţime, în plin vînt, printre nămeţi, cu trei condori proţăpiţi pe ţancurile vecine aidoma unor lugubre sentinele.

Noaptea, cu clarul ei de lună, n-a oprit această muncă de coşmar. Frigul le înţepenea mîinile şi le frigea trupurile. Foamea îi sleia de puteri. Ca să-şi astîmpere setea, mîncau zăpadă. Uneori, se adăposteau în cabina avionului şi se îndesau unul într-altul ca să se mai dezmorţească.

În zori, Collenot, mai puţin rezistent decît Mermoz, a început să sufere de efectele răului de munte. Au pornit sîngerări din nas şi din urechi. Ameţelile îl făceau să se clatine. Cu toate acestea, nu s-a oprit din lucru întreaga zi. Seara încă nu isprăvise. Noaptea, gerul a fost şi mai intens. Pe jumătate degeraţi, sfîrşiţi de foame, cu vîjîieli în cap, s-au culcat în cabina pasagerilor, amestecîndu-şi căldura şi răsuflarea.

Odată cu răsăritul soarelui, Collenot s-a apucat de treabă. Mermoz, evitînd să se uite la condori, se plimba de-a lungul platoului, examinînd terenul pas cu pas.

Dimineaţa abia începuse cînd Collenot a spus :

— Domnule Mermoz, cred că putem încerca motorul. Ce cînt de orgă în Anzi !

Cei doi prieteni l-au ascultat cu religiozitate. Nici o sincopă, nici o notă falsă. Brusc însă trăsăturile li se schimonosiră. Pe capota motorului apăruseră pîrîiaşe de apă. Din pricina gerului ţevile radiatorului plesniseră.

Cîrpe, vopsea, aşchii de lemn, hîrtii vechi, fîşii de pantalon, din toate acestea Collenot a confecţionat un soi de pastă cu care a astupat fisurile. Motorul însă nu l-a mai încercat.

Condorii, înspăimîntaţi pentru o clipă, au revenit.

În timpul minuţioasei explorări a împrejurimilor la care se dedase, Mermoz concepuse, pentru decolare, un plan de o îndrăzneală nebunească, dar care-i apărea ca unicul mijloc posibil de salvare.

Platoul pe care se afla aparatul cobora în pantă lină. Panta aceasta fixa inexorabil axul plecării. Fîşia de piatră

era prea îngustă pentru ca avionul să-și poată lua zborul într-o altă direcție. În plus, găsindu-se la limita plafonului său, el nu se putea susține în aer și manevra decît coborînd mai întîi. Prin urmare, el trebuia lansat pe declivitatea naturală ce urma să-i dea forță și viață. Această declivitate se termina cu o prăpastie a cărei buză de vizavi, mai joasă decît platforma lor, constituia un obstacol. Urma o altă prăpastie, apoi încă una, cu marginile din ce în ce mai joase. Mermoz știa că, ajuns la capătul pantei, avionul său nu va avea nici viteza necesară și nici forța ca să sară peste aceste trei trepte. Ca atare, reperase la suprafața fiecăreia dintre ele cîte o fîșie îngustă de piatră, destul de netedă, pe care urma s-o atingă cu roțile, sărind astfel de pe una pe alta ca de pe niște trambuline pînă cînd va putea, în sfîrșit, să plonjeze în îngusta vale pe care o vedea albăstrind în depărtări.

Nu s-a întrebat o clipă dacă aparatul va rezista la aceste șocuri după cîrpeala ce i se făcuse. Trebuia să sară. Deci, va sări.

Pentru ca acest proiect, a cărui șansă de reușită era de una la mie, să poată beneficia de un început de execuție, era necesar să i se dea cursei inițiale a avionului un spațiu cît mai mare, cu alte cuvinte aparatul trebuia împins pînă-n vîrful platoului.

Mermoz și Collenot au degajat Laté 25 de tot ce nu era strict indispensabil ; au abandonat în zăpadă un rezervor suplimentar de 480 de litri de benzină, împreună cu colierele sale metalice, burdufurile de fixare, trusele de scule, cricul, bidoanele de ulei. Au smuls banchetele din cabina pasagerilor. Laté 25 părea scăpat dintr-un jaf. Cu toate acestea, cîntărea mai departe peste 2.000 de kilograme. Iar doi oameni care nu mîncaseră nimic de cincizeci de ore, aproape nu dormiseră, pe care gerul îi chinuise, trebuiau să-l împingă, urcînd panta, pe o pistă stîn-

coasă cale de jumătate de kilometru. Cu un Collenot care abia se mai ţinea pe picioare. Această performanţă i-a cerut lui Mermoz opt ore.

Apoi avionul a fost întors cu botul spre prăpastie. Tot atunci, Collenot a rostit cu o voce lipsită de timbru :

— Sfîşiaţi-vă haina de piele, domnule Mermoz.

La fel a făcut şi cu a lui. Conductele de apă cedaseră din nou.

Dîrdîind, Collenot a astupat fisurile. Mermoz, deşi n-avea decît cămaşa pe el, nu simţea frigul. În mîini avea comenzile avionului.

— Calele, a ordonat el scurt.

Collenot a îndepărtat bolovanii ce ţineau roţile şi a sărit în cabină. Avionul a pornit la vale. Cu ce-i mai rămăsese din veston Collenot şi-a acoperit capul. Nu voia să vadă.

Mermoz, cu chipul aidoma unei măşti, simţea direct în carnea lui fiecare tresărire a aparatului. Turaţia maximă... Marginea prăpăstiei, căderea, prima trambulină. Trenul de aterizare a rezistat... Al doilea obstacol... O eroare de un singur metru şi e sfîrşitul. Volanul îi intra în palme... Locul exact unde trebuie atins solul... Avionul sare... Trenul a ţinut... Atenţie... Cea de a treia prăpastie... Să nu greşească nici cu un metru... Am atins... Am sărit... Gata... Trenul nu a cedat.

Cu ambele mîini Mermoz apăsă pe levierul de profunzime, se prăvăli în vale, simţi trezindu-se la viaţă toate moleculele avionului, vină pe-o aripă ca să evite flancul muntelui ce venea înspre el cu o viteză de necrezut, redresă, începu să urce. Era stăpîn peste avion, peste cer, peste lume.

Prin culoarul pe care-l folosise la venire şi sprijinindu-se, din nou, pe un curent ascendent, trecu peste mete-

rezul tragic. Cîmpia fremătîndă de arbori și flori se odihnea sub soarele aflat la zenit.

La prînz, Mermoz era la Copiapo.

Cei care l-au văzut aterizînd mi-au povestit că fețele lui Mermoz și Collenot erau de nerecunoscut. Pe sub bărbile care le năpădiseră, gerul le prefăcuse într-o imensă rană.

•

La Río Gallegos, ultima așezare a Patagoniei, situată la numai cîțiva kilometri de strîmtoarea lui Magellan, sub unicul hangar al celui mai sudic aeroport din lume, se află un Laté 25. Poartă numărul 603.

M-am lăsat îndelung purtat de vise lîngă fuselajul său ; e avionul cu care Mermoz și Collenot au săvîrșit miracolul din Anzi.

Era pînă-ntr-atît un miracol încît, de ambele părți ale Cordilierei, în Argentina ca și în Chile, lumea îl și plîngea. De cînd s-a aflat că e pierdut în acei munți sălbatici, speranța de a-l revedea s-a stins.

Singuri prietenii refuzau să accepte ideea că ar fi mort. Rațiunea nu avea nici un amestec în voința lor de a crede în reîntoarcerea sa. Etienne, Chaussette, Moulié nu se mai despărțeau. Erau incapabili să se mai gîndească la ocupațiile lor ordinare. Nu puteau să vorbească decît despre Jean, să-i cîntărească șansele. Oricare altă prezență le era insuportabilă. După a treia zi de tăcere, Etienne avea o privire dementă.

— Mîine plec să-l caut pe Jean, răcnea el. Nu mai suport să aștept !

— Dar nu poți coborî în fiecare din văile Anzilor, sărmanul meu Etienne, spunea Chaussette.

— Ba o voi face, ba o voi face. Am să mă bag în toate văile. Am să scotocesc toate prăpăstiile. Voi patrula, dacă-i nevoie, și o săptămînă întreagă, dar îl voi găsi.

— Dar curierul ? îl întrebă Chaussette ca să potolească această criză care-l înspăimînta.

Curierul ?

Etienne repetă cuvîntul magic de parcă n-ar mai fi avut nici un sens, dădu din umeri și spuse :

— O să-l ducă altcineva în locul meu. Mîine plec să-l caut pe Jean. Ori vin cu el, ori rămîn și eu acolo, mi-e totuna.

A doua zi, telegraful aducea la Buenos Aires vestea că Mermoz e la Copiapo.

Era într-atît de miraculoasă această salvare, încît, la început, chilienii refuzară să-l creadă, deși printre piloții lor se numărau, poate mai mult ca la oricare alt popor, oameni de o bravură nebunească, gata să înfrunte orice risc. Știau însă că Anzii nu restituie niciodată pe cei ce i-au prins. O caravană de catîri a fost expediată spre locul indicat de Mermoz ca fiind acela al decolării sale. S-a înapoiat aducînd rezervorul de benzină, cricul și banchetele smulse. Abia atunci miracolul a fost acceptat ca fiind adevărat. Renumele lui Mermoz, s-a răspîndit dintr-un capăt într-altul al Americii de Sud ca fiind acela al unei ființe supranaturale. Și cum statura și chipul său se pretau la legendă, chiar dacă era abia în floarea vieții, indienii din Anzi, gauchoșii din pampasuri, peonii din Paraguay, pescarii din Brazilia au început să vorbească despre un semi-zeu venit din Franța, care zboară ca o pasăre și are puterea munților.

La zece ani după această evadare din Anzi, pe cînd treceam împreună cu Marcel Reine pe o liniștită stradă din Santiago de Chile, o firmă m-a oprit din drum. Deasupra unei cafenele scria : „Bar Mermoz".

Am intrat. O încăpere umilă. Oameni simpli beau la tejghea vinul dulce de prin partea locului și *pisco*, un rachiu alb, cu gust pronunțat de fructe. Era penumbră și se vorbea cu glas scăzut.

— L-ați cunoscut pe Jean Mermoz ? l-am întrebat pe patron.

— Oh nu, mi-a răspuns el cu umilință. Dar înainte ca eu să fiu proprietarul localului, dumnealui a trecut într-o zi, pe fugă, să înghită ceva de-a-n-picioarele. Atunci... Înțelegeți, a fost o asemenea cinste...

După această mărturisire, la ce-ar sluji enumerarea celor oficiale, nenumărate care s-au revărsat asupra lui Mermoz cînd, în Laté 25 al său, făcut ca nou, a revenit la Buenos Aires ? La ce să pomenesc toate ciocolățile, țigările, parfumurile, brelocurile care i-au purtat numele ?

El însă suferea. La jumătate din dineurile oferite în cinstea sa a uitat, pur și simplu, să se ducă. Avea altceva de făcut.

La ce-i folosea faptul că toate ziarele Americii de Sud îl denumeau Lindbergh-ul francez — el care-și dorise atît de mult acest titlu — dacă Franța nu-i dădea un avion cu care să-l egaleze pe Lindbergh ?

Adevărata bucurie, scăldată în lumină, alta decît cea a tuturor oamenilor, o simțea cînd, pe neașteptate și fără s-o fi căutat, îi revenea în memorie peisajul selenar al platoului acoperit de zăpezi, condorii la pîndă, somnul frățesc cu Collenot și clipa cînd avionul a prins să ruleze către cele trei trepte ale destinului.

Dacă Mermoz nu era sensibil la gloria tumultoasă ce-i urma pașii, dacă, drept răspuns la atîtea omagii, el spunea rîzînd : „Dacă am bafta să nu mor aici, mă aleg cu funeralii naționale", amicii săi, în schimb, exultau ! Etienne, dar și Guillaumet, Marcel Reine și Antoine care părăsiseră linia Casablanca-Dakar ca să vină în America.

Echipa cea mare fusese reconstituită. Lipsea doar Saint-Exupéry, dar avea să sosească și el.

Lipsea, de asemeni, Lécrivain, mort pe timp de ceață între Safi și Mogador.

— Sărmanul Mimile, l-au plîns camarazii.

Și au vorbit despre vioara lui, despre puritatea lui mistică, despre chipul lui de Piele-Roșie și de dragostea sa pentru deșert. L-au vorbit de bine, în argoul și simplitatea lor. Se gîndeau cu toții că a avut o moarte frumoasă. Apoi au băut și au cîntat, și-au căutat cîteva fete frumoase, fiindcă știau că trebuie să trăiască în galop și că Lécrivain rămăsese pentru totdeauna cu ei.

S-au despărțit după aceea ca să-și ia posturile în primire, care la Natal, care la Bahía, care la Rio, care la Mendoza. De acum încolo, aveau să se întîlnească doar din întîmplare, în funcție de escale. Erau însă gata oricînd să-și dea viața unul pentru celălalt fiindcă erau aidoma Cavalerilor Mesei Rotunde, care și ei călătoreau mult.

În lunile aprilie și mai, Memoz a învins Cordiliera andină. Primise, în sfîrșit, din Franța un avion care se putea ridica pînă la 6.000 de metri, un Potez 25. Nu se mai punea problema să facă slalom, să încerce să păcălească muntele. Acum putea să-l atace frontal, să meargă drept, se meargă repede.

Săptămînă de săptămînă, de la Mendoza la Santiago și de la Santiago la Mendoza, a săvîrșit, prin valea Transandinului, fabuloasa sa croazieră.

Am făcut-o și eu o dată. La dus și la întors am văzut indescriptibilul spectacol care i s-a oferit, de atîtea ori, lui Mermoz, am văzut Cristul Anzilor, conul amețitor al Aconcaguei, lamele sărind din stîncă-n stîncă, am văzut și meterezul care-ți taie suflul și peste care Mermoz a

sărit purtat de o coloană de aer, şi galopul încremenit al zăpezilor şi gheţurilor şi acea furie pietrificată într-un veşnic asalt.

Mă găseam însă într-un avion trimotor, cu trenul de aterizare escamotabil, încălzit, echipat cu post de emisie-recepţie şi instalaţie de radiogoniometrie, cu tuburi de oxigen, cu un cuptor electric şi cu un steward prevenitor. Şi era frumos afară. Şi, în timp ce Reine pilota, radiotelegrafistul Pourchas nu-şi deslipea căştile de urechi, mecanicul Rubert se ocupa de tabloul de bord, iar stewardul îmi propunea băuturi calde sau alcooluri după gust, eu mă desfătam cu priveliştea.

El, Mermoz, n-avusese nimic din toate acestea. În carlinga sa descoperită, era singur cu Collenot.

A zburat pe orice vreme. Începea iarna. La 6.000 de metri altitudine termometrul indica —40°. Furtuni de o violenţă incredibilă bîntuiau prin văi. Ninsoarea masca piscurile. Îmbrîncit în coastele munţilor, aspirat de vîrtejuri, navigînd orbeşte printre ţancuri, cabrînd aparatul la limita lui de rezistenţă, cînd pe o aripă, cînd pe cealaltă, luptîndu-se cu crestele, cu norii, cu rafalele, cu fulgerele, Mermoz, într-un peisaj apocaliptic, trecea, cînd într-un sens, cînd în altul, Anzii. El „studia linia".

Uneori, ca să se mai dezmorţească, făceau un salt pînă la Rio să-l vadă pe Jomeli sau pe Reine şi revenea la timp ca să domine, la ora prescrisă, Cordiliera.

Într-o zi l-a avut ca pasager pe Daurat care inspecta Linia de la un capăt la altul. Înainte de Mendoza, motorul le-a jucat de trei ori festa în plin pampas. Mermoz s-a distrat ca un copil de strîmbăturile lui Daurat cînd gauchoşii, care-i adăpostiseră în cabana lor afumată, l-au silit să bea *maté**. S-a amuzat şi de nasul degerat al lui Dau-

* Plantă aromatică din care se face un ceai cu proprietăţi tonifiante (N.T.)

rat cînd au urcat la 6.000 de metri. Și el a avut călcîiele amorțite, insensibile, timp de 24 de ore din pricina frigului. Nici unul însă n-a regretat această traversare. Sub un cer de o luminozitate ideală, Anzii păreau un paradis alb, iar vîrfurile și crestele lor, ramuri prinse de chiciură ale unui copac de legendă ce-și făcuse din munți rădăcini, iar din firmament coroana.

— N-am văzut niciodată ceva mai demn de a fi survolat, a spus Mermoz la coborîre.

— Iar eu, a murmurat Daurat cu un aer gînditor, tot căznindu-se să aprindă o țigară cu degete care nu-l ascultau, iar eu cred că, pentru cîteva minute, am pierdut simțul realității.

Mermoz își oferea spre vizitare domeniile de basm.

I-a arătat Bolivia, Brazilia și Paraguayul lui Edouard Serre, venit să studieze echipamentul radio al avioanelor și aeroporturilor și pe care l-a plăcut imediat pentru entuziasmul, cunoștințele, îndrăzneala și puritatea inimii.

Mai tîrziu, l-a „plimbat" pe Marcel Bouilloux-Laffont care l-a îndrăgit ca un tată.

În fiecare săptămînă însă, Mermoz revenea la Cordilieră. Ai fi zis că lăsase o parte prețioasă din el pe înaltul platou cu trei condori și că încerca s-o redobîndească.

Uneori, uragane de zăpadă astupau complet intrarea văii. Mermoz decola de la Mendoza o dată, de două ori, de trei ori, pînă și de șase, făcea cîte douăsprezece ore de zbor de-a lungul peretelui de stîncă înpîclit, descoperea cîte-o vagă spărtură și trecea. Alteori pătrundea în defileu pe cer senin. La jumătatea drumului, deasupra Cristului din Anzi, dădea peste o ceață groasă. Dacă întorcea capul, vedea că îndărătul său s-a format o perdea de nori. Era prins ca-ntr-o imensă vîrșă. Nu-i rămînea decît să intuiască obstacolele. Dar de sosit, sosea.

Cînd a căpătat deplina siguranță că nimic nu-l mai poate opri în această înfruntare corp la corp, și-a spus că poșta aeriană poate să înceapă. La 14 iulie a inaugurat, oficial, linia. Îl însoțea Guillaumet care urma să-i succeadă. Mai tîrziu, după ce Guillaumet traversase de mai bine de trei sute de ori Anzii și a venit, pe urmele lui Mermoz, „să facă", cum ziceau ei, Atlanticul, Reine a fost cel care i-a luat locul, tot pe un Potez 25 descoperit și tot zburînd pe orice vreme.

Puține gesturi din acele timpuri par la fel de demne de a fi reținute de către semeni ca această uluitoare ștafetă.

Apoi, Mermoz a deschis linia de la Buenos Aires la Asunción. Cunoștea pe de rost traseul, așa că i-a trecut pe loc comenzile lui Marcel Reine.

A venit, apoi, rîndul Patagoniei. Aici, Mermoz a descoperit vînturile. Le încercase pe cele din Spania, Siria, de pe ambele țărmuri ale Atlanticului, din Anzi. Dar nu bănuise niciodată că ar putea exista acele formidabile torente de aer care străbăteau văzduhul tot atît de repede ca și avionul și care, dacă suflau din sensul opus direcției sale de mers, lăsau aparatul imobil, parcă suspendat, cu tot motorul ambalat la maximum. Nu știa nici că pot exista orașe atît de noi încît cimitirele lor să nu aibă nici un mormînt și nici că, pe plaje înghețate, bătute de valurile cenușii ale mării australe, mii de foci acopereau nisipul cu corpurile lor lucioase. A capturat una pe care a adus-o împreună cu sacii poștali și pe care a ținut-o în cada băii înainte de a o dărui unei grădini zoologice. A adus și viziunea acestor pămînturi deșertice unde oi cu lîna mai groasă decît cea mai groasă blană revin la starea de sălbăticie și unde golfurile sînt niște tăieturi livide, frumoase și triste precum fiordurile.

Îi povestea lui Saint-Exupéry, care urma să preia direcția noii linii, aceste descoperiri ale sale. Îl găsea în smoking, ascunzînd ca pe ceva rușinos, sub palmele sale largi, foi scrise de mînă. Vorbeau de Juby, de Buenos Aires.

Brusc, Saint-Exupéry întreba :

— Spune-mi, Mermoz, cînd zbori peste Anzi încerci cam așa ceva ?

Și se apuca să-i citească ceea ce ascunsese. Iar Mermoz rămînea uluit auzind ceea ce el n-ar fi știut să exprime cu glas tare.

Saint-Exupéry începuse să scrie *Zbor de noapte.*

V
CAPCANA CEA MARE

Or, în această lună în care Mermoz părea să posede darul ubicuității, cînd cuceririle sale aboleau timpul și spațiul, cînd lega, în răstimp de cîteva ore, Pacificul de Atlantic și Țara de Foc de ecuator, în el se consuma conflictul cel mai sfîșietor.

Știu că mă voi atinge acum de o materie infinit de delicată și că mi s-ar putea contesta, poate, acest drept. Cred însă că e de datoria mea s-o fac. Fără a pătrunde în această zonă intimă e cu neputință să fie descoperit adevărul lui Mermoz, în cea mai dureroasă dintre crizele sale. Iar pentru mine, lucrul acesta e mai important ca orice.

În aprilie sau mai 1929, Mermoz care nu prea era monden, a cunoscut, grație unui prieten, o tînără, născută în Argentina, dar din părinți francezi. Cei doi s-au îndrăgostit.

Sînt greu de analizat corespondențele profunde și durabile, sau superficiale și trecătoare pe care un sentiment violent le declanșează la două ființe omenești. Totuși, ceea ce este sigur, e că Mermoz era predispus, predestinat ca pasiunea pentru o femeie să se abată asupra lui cu o virulență totală, elementară. Prea generoasă îi era firea, prea oferea ea priză pentru viață, în toate formele ei, ca el să fi putut muri fără a cunoaște și acest uragan. Crezuse că i-a scăpat fiindcă pînă atunci întîlnise, aproape în exclusivitate, fete frumoase dar lipsite de consistență, veșnicele efemeride ale culiselor, hotelurilor, localurilor de noapte. Educația, finețea, aristocrația înnăs-

cută a lui Mermoz îi interziceau să acorde acestor prăzi lesnicioase altceva decît o tovărăşie carnală. Dar, fără s-o ştie şi tocmai din această pricină, pîndea iubirea sub trăsăturile unei fete.

Ea s-a ivit la ceasul cînd o aştepta cel mai puţin.

Şi de îndată, tot ce îi era lui propriu, a trebuit să fie şi al ei. Era fatal. O făcuse o viaţă-ntreagă, chiar şi pentru cei care-i erau indiferenţi. N-a existat o aspiraţie, un vis, un elan cu care să nu-şi fi învesmîntat iubita, n-a existat nici o comoară cu care să n-o fi îmbogăţit. Versurile poeţilor, reveriile din deşert, rîsetele tinereţii şi fantomele melancoliilor sale, căutarea neliniştită, desperată, a tandreţei, a purităţii, toate acestea au luat chipul unei tinere. Crezînd că vede în ea reflexul inaccesibilului, Mermoz a crezut că o iubeşte mai mult ca orice pe lume.

Cînd şi-a înţeles această stare, s-a cutremurat cum se poate cutremura numai un credincios care-şi reneagă dumnezeul.

De aici a început tragedia.

Mermoz a simţit din prima clipă că n-are cum să concilieze aceste două exigenţe şi, chiar aşezîndu-le pe talerele unei balanţe egale, o trădează pe cea pe care n-avea dreptul s-o trădeze. În momentul în care o divinitate acceptă drept rival un simplu muritor, ea încetează de a mai fi divinitate. Lucrul acesta Mermoz îl ştia mai bine ca oricine. O iubea atît de puternic pe această tînără persoană, încît a crezut că nu-i va putea impune spaima constantă de a fi soţia unui mesager înaripat a cărui pistă şerpuieşte, neîncetat, între viaţă şi moarte. Chiar şi în scurtele sale aventuri amoroase suferise nespus pentru că făcea să sufere. Avea să repete acelaşi lucru, într-o altă manieră, dar tocmai de aceea mai chinuitoare, cu cea pe care o iubea cu toată forţa dragostei sale ?

Dar şi să părăsească aviaţia...

„Să abandonez rezultatul atîtor strădanii, să suprim ceva de care, cred, sînt intoxicat, pînă la sfîrșitul zilelor mele ? Să nu mai zbor, să nu mai lupt, să nu mai încerc, să nu mai risc ?"

Iată ce-i scria, la 22 iunie, Mermoz mamei sale, mărturisindu-și sentimentele.

Au trecut două luni. Intențiile lui Mermoz s-au precizat și el spunea :

„Cunosc, mămicuța mea, neliniștea constantă în care trăiești. *Ea* începe să trăiască cu aceleași spaime. Mamă, îmi trebuie tot atît curaj cît am avut cînd te-am părăsit ca să intru în incertitudinea unei existențe care îi face să sufere pe toți pe care-i iubesc. Nu cunosc limitele voinței mele. Le voi cunoaște vreodată ? nu mi-o doresc. Ar însemna o asemenea prăbușire. În așteptare, sînt tare pentru amîndoi. Să aștept, asta-i soluția."

Iar la 31 octombrie, venindu-i rîndul, Mermoz duce la Rio această magnifică și cutremurătoare scrisoare :

„Acum, îmi dau bine seama că cele două existențe la care am visat sînt inconciliabile... Nu mai plec cu același entuziasm. Dar odată plecat, el îmi revine. Îmi revine, dacă ai știi, cu atîta putere și nu mai cunosc decît efortul, aspra și frusta satisfacție pe care el o dă inițiaților, și apoi voluptatea morală a luptei printre splendori, pe care cei de jos nici măcar nu le bănuiesc, șocul emoțiilor intense care te fac să te simți altceva decît un simplu om, și atît de departe, atît de departe de meschinăria masei terestre. Și tocmai asta mă înspăimîntă, fiindcă iubesc din tot sufletul și că n-aș putea vedea ființa pe care o iubesc sacrificîndu-și o parte din existență pentru pasiunea mea secretă și că, pe de altă parte, măicuța mea dragă, sacrificiul ar fi atît de mare pentru mine. O iubesc însă atît, încît e mai bine să fiu eu cel care suferă.

Și atunci, asta-i, voi zbura mai puțin... Voința mă va ajuta să îndur această diminuare. Mamă, cuvîntul acesta mă înspăimîntă... Tocmai eu care mi-aș fi dat viața ca să ating piscuri încă neatinse de nimeni, ca să mă înalț mai sus... mai sus... În fine, îmi voi limita idealul... Voi fi la fel ca toată lumea, voi avea o situație și voi iubi... O să zbor doar din cînd în cînd... Și apoi, dragostea ei va face sacrificiul meu mai lesne de suportat... Știu să-mi ascund atît de bine neliniștea, încît ea e fericită și trăiește cu ideea că nu abandonez nimic... nimic. Aș vrea ca ea să creadă lucrul acesta întreaga-i viață.

Mamă, măiculița mea, îți povestesc toate acestea pentru că tu ești mama mea... Mi-ar fi plăcut atît de mult să te am mereu lîngă mine, cînd eram mic. Eu te iubeam cu pasiunea mea pură de copil. Erai pentru mine mămicazînă la care visam în lungile zile cînd lipseai... întotdeauna atît de departe... și, apoi, cum nu puteam mărturisi oricui tot ce zăcea în mine ca sensibilitate, ca pasiune reținută, aproape maladivă, mă închideam în mine și sufeream... m-am deprins apoi, încetul cu încetul, și, poate, nu ți-am mai spus niciodată așa de bine ca acum, tot ce posed ca sentimente neexprimate, ca impulsuri, puternice și dureroase ce țîșnesc din mine cu putere aidoma unui izvor foarte curat... din care o parte mi-au fost dezvăluite de aviație, iar cealaltă de această primă iubire ce mi-a redat sensibilitatea de altădată... care m-a restituit mie-însumi, care mă face să redevin micul tău pui, mămico... și cît de bine îmi e să ți-o pot spune... să-ți spun tot ce simt, pentru că, vezi tu, cred că, dacă n-aș fi avut aceste două revelații... cred că se poate muri de prea multă pasiune neexprimată... sterilă..."

Ce se mai poate adăuga la această sfîșietoare autoconfruntare ? Ce poate fi mai înspăimîntător decît această renun-

țare a unui om, cel mai puțin făcut pentru renunțări ? Să-l vezi pe Mermoz acceptînd să nu mai zboare ? Resemnîndu-se la dimiunare ? Abdicînd pentru o fată ? Samson a sacrificat infinit mai puțin cînd și-a lăsat tăiat părul.

Nicicînd n-a comis Mermoz o asemenea crimă împotriva lui însuși. Nici în cartierele rău famate de la Nancy sau Thionville, nici cînd priza cocainã, nici cînd îl sugruma lipsa de bani. Atunci își căuta adevărul și, fără s-o știe, îl punea mai presus de orice. Dar după Casablanca-Dakar, după zborurile de noapte, după platoul condorilor, el apucase să-l cunoască, să și-l apropie, să-l înșface și iată că acum se pregătea să-i întoarcă spatele. Rămîi uneori năucit și speriat în fața înfrîngerii bărbătești.

Chiar dacă nu e decît trecătoare.

Căci, din toate cîte le anunța Mermoz mamei sale, nimic nu s-a întîmplat. N-a renunțat la nimic în materie de zbor, nu s-a diminuat cu nimic, n-a sacrificat nimic.

Să fi fost, oare, din pricină că mariajul nu i-a oferit fericirea pe care o spera ? Nu cred. Și, chiar dacă mă înșel, o voi spune, convins că nu greșesc :

„Din fericire (cu toate suferințele lui Mermoz), din fericire, zic, această căsătorie n-a reușit."

Strălucirea pe care o răspîndea Mermoz nu se putea limita la un halat și niște papuci. El n-avea dreptul să-și cumpere pacea cu un asemenea preț. Merita și datora mult mai mult. A înțeles-o foarte repede.

Doi ani mai tîrziu mă găseam în compania lui Mermoz și a soției sale. Nu mai știu de ce, Mermoz a exclamat :

— Nimic și nimeni nu mă va face să renunț la un raid periculos, dacă îl cred realizabil !

— Și dacă m-aș propti în fața avionului tău ? l-a întrebat tînăra soție.

Probabil, glumea. Mermoz însă i-a răspuns cu o gravitate încărcată de violență :

— Să am 15 tone la bord și tot aș trece peste tine...

Mărturisesc, cu riscul de a părea inuman, că n-am auzit niciodată din gura lui Mermoz cuvinte care să mă facă mai fericit.

Ultima pană a lui Mermoz în America de Sud a fost la 24 decembrie 1929. Ducea la Buenos Aires, pentru sărbători, o mare cantitate de șampanie. Pe plaja pustie pe care aterizaseră, el și cu Collenot au stins o jumătate de duzină de sticle. Apoi au adormit, nepăsători și fraterni, sub aripa avionului, avînd deasupra noaptea braziliană.

La 20 ianuarie 1930, Mermoz a plecat spre Franța.

În doi ani nu luase o zi de concediu. Fondase patru linii aeriene și prospectase multe altele. Le dăduse un asemenea impuls, încît pînă și Daurat s-a declarat depășit. A desferecat și a defrișat cerul nopții. A desferecat și a arat cerul Cordilierei Andine. Roțile avioanelor sale au atins pămîntul Braziliei, Patagoniei, Chile-ului, al Paraguayului, Boliviei și Peru-ului. N-a ratat nici o misiune și n-a făcut niciodată un zbor inutil.

La plecare, a împărțit prietenilor împărățiile sale.

Lui Etienne i-a dat Brazilia.

Lui Reine, Paraguayul.

Lui Guillaumet, Anzii.

Lui Saint-Exupéry, Patagonia.

Nici unul dintre ei nu l-a putut înlocui pe de-a-ntregul. Cu toate astea, de parcă ar fi lăsat unora o parte din el, Guillaumet a săvîrșit un alt miracol al Anzilor, iar cel mai frumos imn închinat piloților de linie se numește : *Zbor de noapte.*

Conquistadorii n-au fost mai presus. Și, ca să folosim limbajul acelor vremuri, cînd s-a îmbarcat, Mermoz era cuceritorul Americilor.

Cînd a debarcat în Franța, era un necunoscut.

Cartea a patra
CHEMAREA ATLANTICULUI

I
CONTELE DE LA VAULX

Mermoz a sosit la Bordeaux la 10 februarie. La 15 s-a şi pus pe treabă. Nu venise în Franţa ca să se odihnească. Luase vaporul cu ferma convingere că se va reîntoarce în scurt timp în America, dar de data asta cu avionul. În sfîrşit, obsesia sa cea mare avea să fie împlinită.

Toate proiectele sale în legătură cu o traversare pe cont propriu eşuaseră. Aproape lună de lună, continuînd firește să asigure legătura aeriană între Brazilia şi Ţara de Foc, Mermoz elaborase planuri, scrisese, pisase, implorase, strigase. Căpătase puzderie de încurajări, de făgăduieli şi cunoscuse tot atît de multe decepţii. În momentul în care-şi zicea că reuşise, Ministerul Aerului interzisese survolarea Atlanticului cu avioane cu roţi. Reacţia lui Mermoz am descris-o. Cum însă nu era deprins să cedeze desperării, şi-a zis după puţin timp :

„Dacă avionul e interzis, de ce n-aş utiliza hidroavionul ? Care-i diferenţa între ele ? În loc să decolez de pe sol ferm, decolez de pe apă şi revin tot pe apă ? Foarte bine, n-au decît să înlocuiască roţile prin flotoare... Nu cunosc manevrele ? O să le învăţ. Principalul e să am un aparat cu o suficientă rază de acţiune."

În acel moment, uzinele Latécoère scoteau un nou tip de aparat, Laté 28. Pentru epoca respectivă, avionul era remarcabil prin coeficientul de securitate şi prin performanţele sale. În 1937, adică opt ani mai tîrziu, linia din Patagonia continua să fie echipată numai cu Laté 28. Pur-

tat cu credință de unicul motor al acestor avioane am zburat pînă dincolo de strîmtoarea lui Magellan avînd la comenzi piloți argentinieni, bărbați dîrji formați de Mermoz și de Saint-Exupéry.

Laté 28 a sosit în America de Sud la sfîrșitul lui 1929. Mermoz a testat aparatul și l-a plimbat la bordul lui pe Marcel Bouilloux-Laffont prin vînturile dezlănțuite ale pampei și ploile diluviene, de la Buenos Aires la Rio, și de la Asunción la Comodoro-Rivadavia.

— Dotat cu flotoare, acest avion poate asigura curierul poștal peste Atlantic, domnule președinte, a spus Mermoz.

— S-a făcut, i-a promis Bouilloux-Laffont.

Bouilloux-Laffont a expediat o cablogramă la Toulouse cu instrucțiunile sale. Cei de acolo s-au apucat să transforme pasărea terestră în pasăre de mare. Iar Mermoz, la bordul pachebotului *Lutetia*, privind cum se apropie țărmurile Gasconiei, se pregătea să-și schimbe reflexele de vultur pentru acelea de albatros.

A întins-o la Paris, și-a cumpărat un automobil, a luat-o din Lille pe maică-sa și s-au dus la bunicii săi de la Mainbressy. Aici, timp de două zile, s-a lăsat furat de amintirile copilăriei împreună cu cei care vegheaseră asupra ei. Apoi, a luat din nou volanul în mînă și s-a îndreptat spre Toulouse. Doamna Mermoz ar fi trebuit să-l însoțească, să stea cu el cît timp își pregătea zborul, să redeprindă gustul existenței alături de acest fiu care, de cînd plecase la armată, nu-i revenise decît de două ori, și atunci grav bolnav.

Cînd au ajuns la Paris, doamna Mermoz a făcut o dublă flebită. A trebuit să se interneze. L-a lăsat pe Jean să-și continue singur drumul către o tentativă a cărei simplă evocare o făcea să tremure de trei ani încoace.

Mermoz urma să înceapă testările lui Laté 28 cu flotoare pe lacul Saint-Laurent, din împrejurimile Perpignanului. Şi-a petrecut însă o săptămînă încheiată în acest oraş fără să poată întreprinde ceva.

A nins într-una şi vîntul a suflat nebuneşte. Pentru transportul poştei cu un avion obişnuit, Mermoz ar fi înfruntat cu plăcere aceşti vechi adversari, aceşti vechi camarazi. Fiind însă vorba de pregătirea unui raid, pe un aparat cu totul nou, lucrurile se prezentau altfel. N-avea dreptul să accepte nici cea mai mică neşansă. Eşecul sau reuşita ar fi avut o repercursiune imensă, poate chiar definitivă, asupra destinului liniei poştale aeriene transoceanice. Prea multă lume considera proiectul acesta drept o himeră. Mermoz luptase cu o tenacitate nebună ca el să devină o realitate. Nu-şi putea îngădui nici măcar o singură imprudenţă. Să-şi rişte viaţa era treaba lui personală. Să rişte rezultatul unei mari idei, depăşea propria-i viaţă. Trebuia să reuşească.

Cu prilejul acestui prim raid, Mermoz a fost silit să deprindă un nou tip de răbdare, o răbdare ce nu avea nimic comun cu tenacitatea şi îndîrjirea sa obişnuită şi care nu comporta altă luptă decît cea cu timpul. Să n-ai decît o singură dorinţă ce-ţi umple inima, un unic strigăt în suflet : să pleci ! să nu fi decît o mişcare, un elan, o probă şi să fii obligat să aştepţi pentru că pompa de benzină nu-i încă suficient reglată. Să aştepţi pentru că flotoarele n-au exact desenul cerut. Pentru că, faţă de lungimea traseului, consumul de ulei e prea mare, pentru că previziunile meteorologice nu sînt favorabile. Să încerci într-una maşina zburătoare, s-o rodezi ceasuri întregi, să vezi că totul e gata, să fixezi ora plecării pentru ca în ajun, la ultimul control ce părea superflu şi formal, să descoperi o defecţiune care va întîrzia cu o lună încheiată

miraculoasa aventură, chiar dacă revizia nu reclamă decît trei zile...

Una din condițiile succesului era ca plecarea să se facă pe lună plină. În acest zbor care urma să dureze o zi și o noapte, noaptea trebuia să fie la fel de luminoasă ca și ziua : pentru navigație, pentru menținerea avionului în echilibru (pilotajul fără vizibilitate se afla, pe vremea aceea, abia în fașe), și, în sfîrșit, pentru ca, în cazul unei pene (avionul nu avea decît un singur motor), să existe măcar o șansă de a ameriza fără distrugerea aparatului.

Cînd înfruntase, primul, cerul nocturn, Mermoz nu se prea sinchisise de aceste precauțiuni. Inventase, pentru uz propriu, zborul fără vizibilitate și aterizarea pe orbește. O făcuse însă pentru necesitățile curierului aerian care nu admitea întîrzieri. Acum însă, graba nu mai intra în joc. Îndurase trei ani chinul speranței. Nu putea compromite succesul tentativei pentru cîteva săptămîni în plus.

Întîi și întîi, cînd Laté 28 a fost transferat de la Perpignan pe lacul Berre de lîngă Marsilia pentru începerea probelor, Mermoz și-a făcut socoteala să plece la prima lună plină din martie care cădea pe 17. S-a pornit însă mistralul să sufle ca un uragan. Mermoz a înțeles că trebuie să aștepte luna plină din aprilie care cădea pe 15.

Timpul potrivnic, chiar dacă împiedica preparativele delicate, nu putea opri curierul poștal. El pleca, în fiecare zi, de la Toulouse în Maroc, și-n fiecare săptămînă spre America de Sud. Pentru acesta din urmă, în special, exactitatea și rapiditatea erau esențiale. Era inadmisibil să fie scurtcircuitat impulsul dat unei uriașe rețele care acum zbîrnîia pe deasupra Anzilor Cordilieri. Or, din pricina timpului rău și a lipsei de experiență a tinerilor piloți (cei vechi zburau pe linia Casablanca—Dakar și pe cele din America de Sud), s-au produs accidente grave. Daurat i-a

cerut lui Mermoz să asigure poșta săptămînală pe ruta Toulouse—Casablanca. Cum ar fi putut refuza cînd era vorba de Daurat și de Linie ? În tot cursul lunii martie, Mermoz a refăcut deci etapele sale de debutant.

Cînd cerul s-a înseninat, mai rămăseseră doar trei săptămîni pînă la 15 aprilie și el nu mînuise încă un hidroavion. A amînat deci plecarea pînă la 12 mai cînd urma să fie lună plină.

La sfîrșitul lui martie, Mermoz a putut începe antrenamentele pe lacul Berre. A decolat și a amerizat la nesfîrșit. A încercat toate tipurile de hidroavioane grele care se găseau la Centru. Profesioniștii aviației maritime militare sau civile au recunoscut cu stupefacție măiestria acestui novice. Oricare ar fi fost greutatea sau particularitățile de construcție ale unui aparat, de vreme ce fusese conceput să zboare, Mermoz se simțea la bordul lui ca la el acasă. După zece zile și-a luat licența de pilot pe hidroavioane de transport, a plecat la Perpignan să-și recupereze Laté 28, a venit cu el la Berre și a efectuat numeroase zboruri experimentale cu încărcătura maximă, pentru verificarea consumului de ulei. Ca test definitiv, între 11 și 12 aprilie, pe circuitul închis Marignane — Cap d'Agde — Toulon, a bătut recordul mondial de durată și distanță pentru hidroavioane; în treizecei de ore și douăzeci și cinci de minute a parcurs 4.308 de kilometri.

Proba fusese făcută : Laté 28 avea o rază de acțiune superioară cu 1.000 de kilometri distanței dintre Natal, în Brazilia și Saint-Louis, în Senegal.

— La luna plină din mai ! a răcnit Mermoz, cînd, exultînd după o horă de treizeci de ore și nesimțind nici urmă de oboseală, a sfîșiat într-o învolburare de spumă oglinda lacului Berre.

A plecat la Mainbressy şi la Lille. Bunicii şi mama i-au ascuns, pe cît le stătea în puteri, cumplita lor îngrijorare. Prezenţa lui Mermoz făcea efortul lor mai puţin dificil. Era atît de frumos, atît de puternic. Fruntea sa înaltă se aureola de atîta încredere. Dacă însă ar fi putut presimţi semnul destinului care-l aştepta pe băiatul lor la Paris, fără doar şi poate că, lăsîndu-l să plece, n-ar mai fi izbutit să-şi compună chipuri la fel de senine.

La întoarcerea din America, Mermoz era logodit. De îndată însă ce a sosit în Franţa, şi-a găsit o amantă. Un om nu poate fi demontat în piese detaşate. La el totul se leagă, trup, inimă, spirit. Senzualitatea lui Mermoz era pe măsura muşchilor săi, a spiritului, a rezistenţei fizice şi a facultăţii sale de exaltare. Suferea oare de această dependenţă ? Tot ce i-am auzit spunînd, felul său de viaţă în cei şase ani cît l-am cunoscut, mă fac să cred că nu. Ceea ce constituia un element natural nu trezea la Mermoz proteste interioare. Fiinţa aceasta care analiza într-una sensurile datoriei, ale scrupulelor, ale sacrificiului, ţinea, prin seva lui, de primitiv. Imensul său rîs de bucurie, de prietenie, de luptă, avea, uneori, o rezonanţă barbară.

Oricum ar fi, Mermoz a avut o iubită. Era încîntătoare, vaporoasă şi uşor dezechilibrată. Mermoz îşi spunea că va putea deznoda această legătură mai uşor decît toate cele care-i jalonaseră viaţa. De altfel, transferarea lui Laté 28 punea, prin acest simplu fapt, un termen legăturii. Revenind de la Lille la Marsilia de unde avea să decoleze pentru America şi oprindu-se la Paris unde îl aştepta tînăra femeie, Mermoz i-a explicat, pe tonul cel mai blînd dar şi cel mai ferm, că o părăseşte pentru totdeauna. I-a mai spus că e îndrăgostit şi că logodnica sa urmează să vină în Franţa.

— Te rog un singur lucru, i-a spus amanta, să petreci această noapte cu mine.

Mermoz s-a declarat de acord. A doua zi urma să ia primul tren spre Marsilia, iar peste încă o zi să decoleze de la Marignane. Au cinat împreună cu Max Delty, prietenul cel mai vechi al lui Mermoz, acela al adolescenței sale.

— Masa a fost foarte veselă, mi-a istorisit Max Delty. După obiceiul său, Jean a mîncat ca un căpcăun. Am băut destul de mult. Sigur, eram niţeluş îngijorat, dar n-o arătam şi, apoi, Jean inspira atîta încredere în sine. Era mai în formă şi mai scăpărător ca oricînd. Tînăra femeie manifesta şi ea multă poftă de mîncare şi bună dispoziţie. Cînd s-a terminat, i-am însoţit pînă la un hotel, vizavi de gara Lyon, unde mi-am luat şi eu o cameră. Trebuia să-l sui pe Jean în tren dis-de-dimineaţă şi preferam să petrec noaptea sub acelaşi acoperiş cu el.

Mermoz a adormit lîngă amanta sa, pe loc, aşa cum făcea întotdeauna. După cîteva ore l-a trezit o senzaţie ciudată de frig. Instinctiv, ca să se încălzească, a dat să se lipsească de tînăra femeie. O mişcare de recul, pe care n-a putut-o controla, l-a svîrlit afară din pat. De la ea venea acest frig ce nu putea fi asemuit cu nici un altul. Corpul lui Mermoz a înţeles înaintea raţiunii : amanta sa era moartă.

S-a repezit pînă la Max Delty şi l-a adus la căpătîiul tinerei femei. Împreună au contemplat chipul potolit pentru vecie.

— S-a sinucis, a rostit Mermoz cu glas lipsit de timbru. A făcut-o, probabil, de îndată ce-am închis ochii.

S-a gîndit cumva la ultima oară cînd mîna ei a mîngîiat, poate, părul lui buclat ? S-a contractat brusc :

— Du-te la comisariat, Max, a poruncit el. Formalităţile trebuiesc terminate în cel mai scurt timp. Nu pot să scap luna plină din mai.

Mermoz a ţinut ca aparatul său să poarte numele contelui de La Vaulx. În toamna trecută, la cîteva luni după ce umerii lui Mermoz îl salvaseră în Anzi, contele murise într-un accident de avion în America de Nord.

La ora 5 dimineaţa — trecuse exact o zi din momentul în care Mermoz descoperise lîngă el corpul amantei sale moarte — *Contele de La Vaulx* decola de pe lacul Berre. Ducea la bordul său patru persoane : Mermoz, Gimié, Dabry şi Didier Daurat.

Acesta din urmă mergea numai pînă la Saint-Louis, în Senegal. Voia să-şi dea seama cum se va comporta Laté 28 pe un plan de apă recent amenajat şi într-un climat cu totul diferit. Pentru el, ca şi pentru Mermoz, nu era vorba de un raid, de un record, de o performanţă sportivă de precursori. Ceea ce căutau ei în această traversare, dus-întors, a Atlanticului era progresul imens, decisiv pe care ea l-ar putea dobîndi pentru poşta aeriană şi pentru Linie.

Ceilalţi doi pasageri ai *Contelui de La Vaulx* urmau să împartă, pînă la capătul aventurii, destinul lui Mermoz. Făceau parte din echipaj. Gimié era radiotelegrafistul, Dabry, navigatorul. Daurat îi alesese pentru valoarea lor profesională, pentru experienţa lor (făcuseră, în slujba Aeropoştalei, peste 50 de traversări Marsilia—Alger), pentru curajul lor şi dragostea faţă de Linie. Gimié era un marsiliez cu trăsăturile feţei regulate, sprinten, subţire, volubil, făcut parcă din argint-viu. Dabry, născut la Avignon, ascundea într-un corp mai îndesat şi un chip mai rubicond, aceeaşi căldură meridională, însă mai stăpînită, mai concentrată. Mermoz s-a înţeles pe loc şi de minune cu cei doi tovarăşi de drum. Ambii aveau acea francheţe şi simplitate pe care le iubea atît şi unicul fel de bravură care conta pentru el, cea despre care nu se vorbeşte nici-

odată. Nu se gîndeau la ei, ci doar la munca în comun. Erau fericiţi şi mîndri că vor aborda Atlanticul şi rîdeau din toată inima.

În timpul testării aparatului, această înţelegere şi-a modificat conţinutul ; ea s-a ridicat la sentimentul de echipaj. Cînd Mermoz zbura împreună cu Collenot făcea cu acesta, pe plan sentimental, o singură fiinţă. Dar atribuţiile lor nu coincideau. Mermoz pilota, dirija, naviga. Collenot nu-l ajuta cu nimic la condusul maşinii zburătoare. Ca să acţioneze, trebuia să aştepte aterizarea sau pana. În zbor, Dabry şi Gimié nu erau pentru Mermoz doar simpli camarazi. Ei serveau drept simţuri suplimentare, drept antene aparatului al cărui centru vital era el. Mermoz, care avea o nevoie imperioasă de căldură omenească, de contact frăţesc, a perceput de îndată frumuseţea aparte şi profundă, caracterul emoţionant şi radios al acestei cooperări în faţa primejdiei, al acestei încărcături de biruinţă şi risc purtate în comun, al acestei alianţe întru trudă şi credinţă, într-un cuvînt, al acestei tovărăşii înaripate care purta numele de echipaj. A înălţat un nou imn de slavă aviaţiei care-i dăruia şi aşa ceva.

După o escală la Kenitra, în Maroc, şi o alta la Port-Etienne, în Mauritania, *Contele de La Vaulx* a amerizat la Saint-Louis, în Senegal.

Zburînd de-a lungul coastelor Spaniei, Marocului, ale lui Rio de Oro, ale Mauritaniei, Mermoz a revăzut toate locurile pe deasupra cărora deprinsese meseria de pilot şi descoperise adevărata-i viaţă. Ceea ce urmărea el acum nu erau golfuri sau promontorii, ţărmuri dantelate sau plaje fără o scobitură, ci, etapă după etapă, propria sa ascensiune. Panta urcată nu-l uimea. Ştia că e încă departe de creastă. Dar contemplînd regularitatea, caracterul rectiliniu al acestui suiş şi, totodată incapabil, din pricina modestiei înnăscute, să-l atribuie meritelor sale,

Mermoz se simțea condus de o entitate care depășea umanul.

Nu fusese educat în spirit religios. Mama lui profesa un ateism absolut, bunicul său aşişderea. Întreaga lor viaţă însă fusese o lungă slujire a exigenţelor spirituale. Din acest punct de vedere, Mermoz le semăna. Avea în plus o sensibilitate, o exaltare poetică, o sete de infinit şi un sens profund al sacrului care erau de esenţă mistică. Pînă atunci, nu încercase să contopească în aceeaşi noţiune elanurile sale disparate, nu recunoscuse unitatea lor. Se lăsase purtat de ele, fără a le da vreun nume. Acum însă conştiinţa lui începea să le lege într-un mănunchi şi să le dea un simbol.

Contele de La Vaulx trecea deasupra nisipurilor şi a nesfîrşitelor talazuri pe sub un cer de o puritate perfectă. La comenzi, Mermoz simţea cum aparatul zboară de unul singur. În pragul marii aventuri, nu exista nici oră, nici loc mai propice pentru meditaţie. Mermoz îşi amintea de Mainbressy şi de canoanele sale monahale, de Avenue du Maine, de infinita caritate a mamei sale, de visele studioase, de volumele poeţilor, de dosarele cu desene. Îşi amintea revelaţiile de la Istres, Palmyra, de la Rio, din Anzii cei cruzi şi sublimi. Şi de fericirea atîtor zboruri. Şi de salvarea din atîtea primejdii. De cîte ori n-a avut confuza intuiţie de a se afla faţă-n faţă cu ceva superior lui.

Apropiindu-se ceasul cînd o alcătuire de lemn şi metal avea să poarte pe deasupra Oceanului trei vieţi omeneşti, fără ca ele să poată întreprinde mare lucru spre apărarea lor, trei vieţi omeneşti pe care nimic nu le silise să accepte acest risc mortal în afara unei exigenţe imposibil de definit şi contrarie însuşi instinctului de conservare, Mermoz simţea cum se trezeşte în el conştiinţa divinului. De aici şi certitudinea absolută în reuşita acţiunii între-

prinse. Ea era necesară pentru armonia destinului său. Şi, odată cu această certitudine, şi o adîncă umilinţă.

În momentul plecării, îi spusese lui Daurat cu o convingere totală :

— Dacă izbutesc, va fi un imens bine pentru Linie; Dacă eşuez, nu va fi decît un pilot mai puţin.

La 12 mai, orele 11, cele 130 de kilograme ale curierului poştal Franţa—America au fost transportate de către o vedetă la bordul *Contelui de La Vaulx.* Poşta părăsise Toulouse în urmă cu douăzeci de ore. Piloţii Beauregard, Emler, Guerrero, schimbîndu-se fără să piardă o clipă, zburaseră cu toată viteza. Acum, venise rîndul lui Mermoz. Privind cum se încarcă sacii plini cu scrisori, se gîndea :

— În sfîrşit, plec peste Atlantic şi plec cu poşta.

Din cei patru piloţi care au transportat această primă poştă aeriană transoceanică, singurul care n-a pierit în serviciul Liniei a fost Beauregard.

În timp ce, sub impulsul motorului, avionul lui Mermoz, încă imobil pe fluviul Senegal, duduia şi trepida, Daurat îşi fuma ţigara stăpînit de o neliniştе ascunsă. Va reuşi sau nu Mermoz să ridice în aer cele 5.500 de kilograme ale *Contelui de La Vaulx ?* Cu motoarele existente la acea vreme, problema decolării era mai delicată la hidroavioane decît la avioanele cu rulaj pe sol. Flotoarele erau mai grele decît roţile. Înainte de a dobîndi viteza necesară desprinderii, ele trebuiau debalastate şi aduse la suprafaţă, în ciuda rezistenţei opuse de masa de apă care reprezenta o frînă puternică. La Berre, experienţele au fost uşoare. Însă lacul constituia un plan lichid perfect care, prin dimensiunile sale, permitea decolarea în toate direcţiile şi utilizarea vîntului, indiferent de unde bătea. Pe Senegal lucrurile

stăteau cu totul altfel, axa decolării fiind condiţionată de însăşi albia fluviului. În plus, aerul tropical era mai puţin dens. Fierbinte şi flasc, elicea se înşuruba prost în el, cerînd din partea motorului un efort suplimentar. Tot aprinzîndu-şi ţigara, Daurat se intreba dacă acest efort nu depăşea puterea celor 650 de cai de care dispunea Mermoz.

Contele de la Vaulx şi-a început cursa pe fluviu.

„Flotorul stîng se afundă, observă Daurat. Mermoz compensează... compensează."

Îl vedea parcă aievea, serios, concentrat, cu chipul împietrit, încordat, pe care-l avea în momentele dificile. Flotorul stîng stînjenea mereu manevrele. Din fericire, tot din stînga sufla şi vîntul. Mermoz a profitat de acest ajutor, a orientat aparatul în aşa fel încît să se poată sprijini cît mai mult pe el şi flotorul s-a degajat.

„Asta-i" şi-a spus Daurat.

Muşchii i s-au decontractat, a scuturat scrumul ţigării.

Cu umerii traşi îndărăt, cu aerul acela combativ, degajînd forţă, pe care-l avea de cîte ori venea clipa decisivă, Mermoz a smuls fluviului cele cinci tone şi jumătate.

L-a cuprins un sentiment de mare uşurare. Se reîntorsese în elementul său.

Contele de La Valux s-a înălţat fără grabă, a descris cîteva cercuri deasupra Saint-Louis-ului şi, ajuns la 200 de metri altitudine, a virat spre vest, direcţia Oceanul. Era ora 11,30'.

L-am întrebat pe Mermoz ce a simţit în clipa în care, pentru prima oară în viaţă, s-a angajat deasupra Atlanticului. Mi-a dat următorul răspuns :

— Nimic din cîte ai putea crede şi din cîte aşteptasem eu însumi. Nici un fel de surescitare deosebită. Teamă ? Nu, chiar că nu. Obişnuinţa de a pleca pe orice vreme m-a blindat şi nici măcar nu-mi mai era frică să-mi fie frică.

Bucurie, exaltare fără limite ? Deloc. Impresia pe care am avut-o atunci semăna, mai curînd, cu plăcerea pe care o ai cînd pleci în vacanţă după o muncă plictisitoare. Adevărul e că preparativele unui raid sînt cele care-ţi macină nervii. Din clipa în care ai plecat totul devine simplu. Ţi-ai pus toţi sorţii de izbîndă de partea ta. I-ai adunat, unul cîte unul în pofida nerăbdării. Ai făcut tot ce trebuia făcut, restul nu te mai priveşte. Zbori, lucrezi. E de ajuns. Nu prea ai timp să te ocupi şi de tine.

Dabry şi Gimié împărtăşeau aceste sentimente. Serviciul pe Mediterană îi deprinsese să nu vadă, de la înălţimea zborului, decît întinderea de apă. Coastele Africii Occidentale erau încă în raza lor vizuală, dar cei trei se şi cufundaseră în treburile lor.

La comenzile aparatului, Mermoz conjuga întreaga sa ştiinţă şi tot instinctul său ca să conducă hidroavionul în aşa fel încît să obţină de la el cea mai mare viteză utilă, să-l protejeze de cele mai mici şocuri, să-l plaseze pe făgaşul vîntului, să-i menajeze motorul. În spatele lui, într-o cabină destul de vastă, Dabry, cu sextantul în mînă, se apleca peste planşeta cu hărţi. Gimié, cu căştile pe urechi, avea degetul pe manipulatorul de emisie. Puterii, eficacităţii şi securităţii sporite ale maşinii le răspundea o organizare umană mai complexă. Celulele echipajului intraseră în relaţia lor de interdependenţă. Aşa au lucrat Mermoz şi coechipierii săi timp de 6 ore. Timpul era frumos, cerul extrem de limpede. Zburau la o altitudine care varia între 50 şi 200 de metri, Mermoz căutînd într-una stratul de aer cel mai mîngîietor pentru fuselajul aparatului şi mai propice pentru înaintarea lui. Viteza se menţinea constantă, 160 km/h. Sub *Contele de la Vaulx* unduia o apă netedă, aproape neînspumată, de un verde pur, profund şi intens, aidoma unei catifele somptuoase.

La bord, totul era calm. Fiecare își vedea de treabă. Din cînd în cînd Dabry sau Gimié părăseau cabina lor ca să-i ducă lui Mermoz un releveu de marș sau un mesaj.

Direcția Aeropoștalei plasase pe itinerariul hidroavionului două din avizourile Liniei ca să-i vină în ajutor în cazul unei amerizări forțate și să contribuie la navigația lui prin stațiile lor de radio. *Phocée* veghea la circa o mie de kilometri de coasta Africii, *Brentivy* era la ancoră la aceeași distanță de țărmul brazilian, lîngă insula São Paulo. Ziua era pe sfîrșite cînd Mermoz a zărit, pe apa de culoarea smaraldului, jucărioara ce reprezenta pe *Phocée*. A slăbit un pic comenzile și a trecut razant pe deasupra punții de pe care, ofițeri și mateloți, agitau brațele către el. Apoi și-a continuat cursa spre orizontul împurpurat de soarele ce scăpăta.

Dabry a stabilit poziția.

„Ajungem în curînd la Ceaunul-cu-Negreală," i-a răcnit în ureche lui Mermoz.

Ceaunul-cu-Negreală.

Marele obstacol, eterna și obscura barieră despre care atîția navigatori îi vorbiseră lui Mermoz și la Dakar, și la Rio. De obicei, pacheboturile îl ocoleau. Mermoz, obligat să menajeze rezerva de combustibil și să aleagă drumul cel mai drept, trebuia să traverseze redutabila zonă. Oare cum avea să străbată acest tărîm al groazei și al sumbrelor legende ? Palmele lui Mermoz se strînseră și mai tare pe volanul direcției, picioarele se lipiră și mai bine de palonier.

În aceeași clipă, o apăsare pe umăr îl făcu să întoarcă ușor capul cu profilul înăsprit și stilizat de casca de piele. Gimié îi întindea o foaie de hîrtie pe care înșirase, în grabă, litere mari, de tipar. Crezînd că e vorba de o indicație privind condițiile meteo sau direcția de urmat, Mermoz a strigat iritat :

— Ce-i cu asta ?

Gimié i-a pus hîrtia în față, pe volan. Mermoz a citit : „Jean al meu sînt cu tine — stop — Mama."

Telegrama doamnei Mermoz sosise cu 7 ore întîrziere la Saint-Louis. Poșta de-acolo a transmis-o, oarecum la voia întîmplării, *Contelui de la Vaulx*. Gimié a captat-o. Nevenindu-i să creadă, Mermoz citea și recitea cuvintele mamei sale. În plin Ocean... în plin zbor... în pragul Ceaunului-cu-Negreală acest mesaj de iubire, acest miracol.

Cînd a fost pe de-a-ntregul pătruns de realitatea lui, Mermoz și-a lăsat cîteva clipe aparatul să zboare singur. Avea ochii plini de lacrimi. Ele s-au zvîntat încet, încet.

Atunci, în ultimile scăpărări ale zilei, Mermoz a zărit, țîșnind din apele verzi și roze, un zid gigantic și negru. Și-a adunat umerii pregătindu-se să atace și s-a năpustit înainte. Orice îngrijorare pierise. Era apărat.

Tenebrosul meterez al Ceaunului-cu-Negreală părea sudat de apă. Dar, apropiindu-se de el, lui Mermoz i s-a părut că distinge, între suprafața întunecată a Oceanului și baza masivului de nori, un foarte îngust culoar. Și-a angajat în el aparatul. Imediat a știut că, din toate densele magii pe care le despicaseră aripile avioanelor sale, aceasta e cea mai apăsătoare. Cînd copiii își imaginează peșterile blestemate ale vrăjitorilor, ei nu văd un univers mai funest decît cel care s-a înfățișat ochilor lui Mermoz și ai camarazilor săi în momentul în care au pătruns în Ceaunul-cu-Negreală. Un haos de bezne clocotinde i-a învăluit. În mijlocul acestei lumi opace se distingeau coloane de ploaie, îngrămădiri întunecate ce aveau forme de fiare gigantice, de castele monstruoase, de borne infernale. Toate aceste edificii impalpabile și negre se învîrtejeau necurmat în jurul lor însele, prinse într-o mișcare eternă și sterilă. Era ca o tornadă, dar fără vînt. Găuri uriașe se căscau la

infinit, umplute de blocuri de nori ce se deșertau, scăpînd din burdihanele lor noi avalanșe, neguroase și mute.

Mermoz naviga prin această furtună încremenită. Luneca printre coloanele ei cele mai groase, evita cataractele ei verticale și vaporii ce se prăvăleau. Nici un suflu de aer nu clintea această masă de apă în ebuliție, acest imens și teribil cazan. Vîntul elicii expedia în cabină o undă fierbinte și umedă. Mermoz, Dabry și Gimié și-au scos hainele de pe ei. Cu pieptul gol, luminat de cadranele tabloului de bord, Mermoz căuta în van o gură de aer proaspăt. Și-a scos capul afară, în noaptea rotitoare, dar și l-a tras fulgerător îndărăt. Un jet de acid n-ar fi fost mai coroziv. I s-a părut că orbise. Pîcla dogoritoare îi arsese ochii, dar mîinile continuau să se agațe de volan. Cea mai neînsemnată greșală putea rupe echilibrul aparatului pe care-l conducea, acum, pe nevăzute. Cum să-l redreseze dacă luneca, cînd aripile și coada erau înnecate în cea mai densă întunecime ? Cu prețul unei suferințe atroce, și-a deslipit pleoapele. Beculețele tabloului de bord continuau să clipească. A răsuflat ușurat.

Gol pînă la brîu, Dabry s-a iscat precum un spectru din mijlocul tenebrelor ca să-i aducă unghiul de marș. Pentru Gimié, lumea era moartă. Paravanele de nori și trombele de apă opreau undele herțiene. În pragul Ceaunului-cu-Negreală vrăjitoriile omenești se destrămau.

Hidroavionul își croia, de ore, drum prin beznele ce zemuiau focuri lichide, cînd, cu o sălbatecă brutalitate, un torent fierbinte s-a revărsat peste aparat. Mermoz nu izbutise să evite o coloană de ploaie aidoma lavei încinse. Un abur înecăcios incendie gîtlejurile celor trei. Setea îi slei. Mermoz, atacat cel dintîi și nevoit să furnizeze un efort fizic enorm, suferea mai mult decît tovarășii săi. Nu se putea gîndi însă la nici o altă mișcare decît cele destinate salvării colective. Avionul vibra, dîrdîia,

cădea, luneca în invizibile prinsori. Cu preţul a trei vieţi nu trebuia lăsat nici o clipă de capul lui. O altă trombă se abătu peste el, pătrunse în motor, îl inundă, îl înecă.

„Dacă-i mai scade turaţia, s-a terminat cu noi", îşi spuse Mermoz, aţintindu-şi o secundă privirea la cadranul luminos al turometrului.

Apoi, şi-o îndreptă din nou spre noaptea cu ucigaşe învîrtejiri.

La nord-vest pîlpîia o palidă, palidă luminiţă. O trecere, un liman. ...Mermoz înţelese că ocolul se impune. Îndreptă avionul spre pasajul luminos. Ritmul motorului se restabili.

Cînd prova aparatului sfîşie şi ultimul văl al Ceaunului-cu-Negreală, cei trei se treziră în faţa unui miracol. Luna plină îşi revărsa lumina peste cer şi ape. Nu exista scobitură de val sau petec de firmament în care ea să nu fi pătruns. Argint diafan se scurgea peste coama talazurilor. Spaţiul nu era altceva decît o imensă şi strălucitoare vibraţie. Hidroavionul naviga printr-o urzeală de raze sidefii străbătute de brize. Universul avea culoarea, substanţa şi catifelarea celui mai curat lapte şi a mierii atunci făcute.

Primind, după revelaţia inifinitului nisipurilor, a pădurilor şi a munţilor, pe aceea a Oceanului mustind de lumina lunii, Mermoz a avut sentimentul că toate făgăduielile au fost ţinute.

Făgăduiala primului său zbor cînd ascultase cum cîntă spaţiul. Făgăduiala Palmyrei cînd a văzut-o, la scăpătatul soarelui, presărată de morminte, de coloane şi de temple ce stăteau să se prăvale. Aceea din nopţile de la Juby. Aceea a zăpezilor din Anzi.

Traversase intact oribilele defilee ale Ceaunului-cu-Negreală aşa cum lăsase în urmă, fără să fie maculat de ele şi fără să le poarte stigmatul, bordelurile de garni-

zoană, falşii aştri ai drogului, vlăguitoarea grijă a zilei de mîine.

La fel cum scăpa liber şi din capcana dragostei.

Căci, în acest ceas, între toate mai dulce şi mai solemn, Mermoz şi-a dat seama că nici o pasiune terestră nu va putea întrece efuziunea ce ţîşnea din inima sa. Şi-a dat seama că nimic pe lume nu-l va putea abate de la celesta vînătoare pentru care fusese predestinat. Nu însemna, firește, că ar fi iubit-o mai puţin pe tînăra care în momentul acela, la bordul unui pachebot, plutea de-a lungul coastelor Braziliei în drum spre Franţa. Dar a simţit că dragostea aceasta nu ocupa primul loc şi că, în miezul acestei nopţi miraculoase şi parcă presărate cu flori de lună, ea nu avea drept de azil.

Numai adevărul, adevărul său o putea locui.

Cu ochii arşi, cu pielea încă umedă şi opărită de infernul traversat, Mermoz îl atinsese în sfîrşit. Atunci a devenit credincios, atunci a deslușit surîsul divinității. Nu al aceleia de care se tem şi căreia i se închină marea majoritate a oamenilor, mărginită şi meschină după chipul şi asemănarea loc, ci al aceleia care, fără nume şi fără chip, necunoscută şi îndurătoare, plecată peste toate fiinţele omeneşti, îi îngăduia o astfel de evadare, o asemenea fericire...

Nu încape îndoială, aceste locuri sînt favorabile certitudinilor inspirate.

La opt luni după dispariţia lui Mermoz, cînd începusem să-i istorisesc existenţa, dar şovăiam încă, călătoream către America de Sud ca să iau urma prietenului meu. Viaţa de la bordul pachebotului *Asturias* îşi depăna cursul ei obişnuit de volieră plutitoare. Eternul bîlci al deşertăciunilor luneca pe sub tropice, oferindu-se privirilor, pînă tîrziu, la bar şi prin saloane. În vremea asta, luna de august inunda, seară de seară tot mai mult, cerul şi marea.

Puntea superioară rămînea pustie, indiferentă la acest dar neasemuit.

Nu sînt nici mai bun şi nici mai puţin frivol decît alţii, dar imaginea care, pentru mine, domina această traversare, mă silea să am alte preocupări. În fiece noapte urcam pe platforma de sus de unde nimic nu stînjenea privirea. În timpul zilei, pasagerii se dedau aici diverselor jocuri, sau, bine unşi cu uleiuri de plajă, se prăjeau la soare. Însă noaptea, abandonată în propria-i voie, cu şezlongurile zăcînd precum epavele unui naufragiu inexplicabil, ea îşi ducea viaţa ei tainică şi bizară. Din acest loc priveam cerul. Nori mărunţei pluteau pe sub cupa-i opalină. Uneori, treceau prin faţa lunii şi deveneau atunci lotci şi plute ce păreau să care nopţilor fără aştri o încărcătură de lumină.

„La această latitudine, îmi spuneam, printre aceste stele, Mermoz se ducea şi se întorcea."

Şi adesea, printre navele celeste ce purtau poverile lunii, am crezut că văd zburînd, în avionul său cel mare, pe marele Mermoz.

Iluminările interioare, cînd sînt violente, au intensitatea unui fulger radios care abolește noţiunea de timp. Extazul lui Mermoz, care lui i s-a părut fără sfîrşit, în măsurătoarea noastră convenţională a timpului, n-a durat, mai mult ca sigur, decît vreo cîteva secunde. Apoi, Mermoz a redevenit ceea ce era, un om eliberat de lanţuri, de nori, de vapori sufocanţi, de focuri lichide, de tenebroasele cataracte. Un om care a prins să respire din adîncul plămînilor, care şi-a regăsit simţurile, care a înviat. L-a apucat o asemenea voioşie, încît ai fi zis că-i un copil scăpat de sub obroc. A ţipat, a cîntat, a vrut să şi danseze. A fost nevoie să-şi aducă aminte că transporta sacrosancta poştă şi că se află în plin ocean ca să nu se lanseze în acrobaţii cu greoiul său aparat.

Dabry și Gimié exultau și ei din tot prea plinul sîngelui lor generos. Gimié înlocuise cu o antenă nouă pe cea smulsă de un val (într-atît de razant zburaseră ei, fără s-o știe pe de-asupra Atlanticului) și restabilise contactul cu lumea sonoră. Acum capta semnalele avizoului *Brentivy*. Capul-compas era cel bun. Traversau ecuatorul.

Odată cu această știre, Gimié i-a adus lui Mermoz un sandviș, banane și șampanie. Echipajul *Contelui de La Vaulx* a sărbătorit trecerea paralelei de 0°.

Insula São Paulo a apărut la orizont, s-a găsit la verticala avionului, a dispărut în urmă. *Contele de La Vaulx* se afla la 1.000 de kilometri de Brazilia. Mermoz pilota de cincisprezece ore. Nu-l încerca nici un fel de oboseală. Dimpotrivă, se simțea chiar mai lucid, mai atent decît la plecare. Noaptea începea să se destrame încetișor.

În zori, Mermoz a identificat insulița Fernando de Noronha. Un ceas mai tîrziu, Gimié stabilea legătura cu Natalul.

Picuri de ploaie prinseră să bată darabana pe aripile și fuselajul hidroavionului. Lui Mermoz nici că-i păsa. Natalul... ținta e atît de aproape... Mușchii, nervii, judecata, întreaga sa ființă a intrat în joc ca să ușureze sarcina motorului, să protejeze aparatul, să menajeze propria sa rezervă de forță fizică. O asemenea concentrare nu lăsa loc bucuriei.

Brusc, a fost ca o orbire. A simțit că amețește. Că inima răsună ca de lovituri de baros. Exact în fața lui, depășind linia orizontului, o stîncă urca, încet, din mare. Promontoriul São Roque. Pămîntul ! Pămîntul !

I s-a părut că trupul i se golește și că, desprins de el, spiritul a pornit-o de unul singur către faleza ce creștea într-una. A scos un asemenea răcnet, încît Dabry și Gimié l-au auzit în cabina lor, în ciuda tunetului motorului. Au sosit în goană. Mermoz le-a arătat stîncile.

— Capul São Roque, a spus Dabry.

Abia atunci a înţeles Mermoz că ajunsese şi beţia marilor triumfuri a clocotit în pieptul său.

Ea se potolise însă cînd colinele şi plaja Natalului s-au perindat pe sub fuselajul *Contelui de La Vaulx*. În momentul acela hidroavionul zbura la circa o sută de metri altitudine. Luînd puţină înălţime în vederea amerizării, în timp ce Gimié îşi strîngea antena, iar Dabry îşi împăturea hărţile, Mermoz se şi gîndea la drumul de întoarcere. Faptul că atinsese ţinta i se părea cum nu se poate mai firesc.

Trecînd de şalandele ancorate de-a lungul lui Rio Potingui, în al cărui estuar a fost construit oraşul Natal, *Contele de La Vaulx* s-a lăsat uşor pe suprafaţa fluviului.

În 21 de ore, Mermoz a ajuns din Senegal în Brazilia. *Contele de La Vaulx* a cucerit recordul mondial pentru distanţă în linie dreaptă la hidroavione. Prin rapiditatea lui, acest zbor experimental de poştă aeriană, bătea toate precedentele traversări ale Atlanticului.

După patruzeci şi cinci de minute de la sosirea hidroavionului, sacii poştali ajunseseră de pe Rio Potingui la aerodromul din Natal şi pilotul Barbier lua cu sine scrisorile care făcuseră nici două zile de la Toulouse. Din etapă în etapă, Reine, Etienne, Guillaumet aveau să le ducă mai departe, la Rio, la Buenos Aires, pînă la Santiago de Chile.

În vremea asta, Mermoz, Dabry şi Gimié înfulecau într-o cabană de pe ţărmul Oceanului. Aparţinea unui francez. Un fost ocnaş evadat din Cayenne care, cu preţul a cincisprezece ani de muncă cinstită şi curajoasă, izbutise să-şi cîştige din partea tuturor natalezilor un respect rar întîlnit. Un drapel tricolor spălăcit flutura pe acoperişul barăcii. Cînd echipajul *Contelui de La Vaulx* i-a trecut pragul, un vechi disc hîrîit a pornit să intoneze

Marsilieza. În canatul uşii, fostul ocnaş încremenise în poziţia de drepţi.

Capitalele Braziliei, Uruguayului, Argentinei îl reclamau cu nerăbdare pe cel ce triumfase. Indiferent ce pilot ar fi săvîrşit ceea ce săvîrşise Mermoz ar fi avut asigurată o primire minunată. În cazul lui Mermoz însă, entuziasmul a îmbrăcat formele unui delir. Timp de doi ani survolase aceste ţări defrişînd viitoarele trasee. Mulţimile îi cunoşteau numele, statura. Îl iubeau pentru performanţele sale, pentru chipul său, pentru caracterul său. În America de Sud, Mermoz era la el acasă.

A doua zi după amerizarea pe Rio Potingui, recepţiile şi onorurile care-l aşteptau nu-l preocupau cîtuşi de puţin. S-a urcat într-o avionetă şi a făcut un salt pînă la Pernambuco. Era un port de importanţă medie, situat la 200 de kilometri mai la sud de Natal, denumit adesea şi *Veneţia braziliană* din pricina afluenţilor fluviului şi a canalelor care-l brăzdau. Acolo, amarat la un chei, fumega pachebotul francez *Mendoza* care, înapoindu-se în Europa, făcea aici ultima sa escală americană. Logodnica lui Mermoz se afla la bord. Printr-o cablogramă expediată din Saint-Louis, Senegal, el îi fixase tinerei fete Pernambuco drept loc de întîlnire.

Şi, pe cînd străbătea ca să ajungă la pasarela lui *Mendoza* şirurile de negri care cărau baloturi de bumbac, fructe exotice şi lemnărie preţioasă şi de negrese cu turbane care vindeau hamacuri vopsite în culori strălucitoare, Mermoz se gîndea cu o mîndrie juvenilă că, în pofida Ceaunului-cu-Negreală, era punctual la întîlnire.

O altă întîlnire n-a avut însă aceeaşi soartă.

În momentul în care Mermoz se pregătea să părăsească ţărmurile Africii, Marcel Bouilloux-Laffont se găsea la

Buenos Aires. Dată fiind strălucirea pe care zborul *Contelui de La Vaulx* avea s-o confere Liniei, și ținînd seama de personalitatea pilotului, Bouilloux-Laffont a considerat necesar ca Julien Pranville, directorul exploatării și Elisée Négrin, pilot-șef, succesorul lui Mermoz, să plece cu avionul ca să-l întîmpine la Natal.

Négrin, coechipierul lui Mermoz în primul său raid pe un Laté 26 de la Toulouse la Saint-Louis, în Senegal.

Pranville, șeful și prietenul său din America.

Ambii au acceptat misiunea cu bucurie.

Ca să fie siguri că vor ajunge la Natal înaintea lui Mermoz, era nevoie să părăsească Buenos Airesul pe data de 10 mai. În ziua aceea vremea a fost îngrozitoare. Furtună și ceturi deasupra capitalei argentiniene. La fel și la Montevideo. Și de-a lungul întregii coaste. Pranville a așteptat cîteva ore. În loc să se amelioreze, condițiile atmosferice deveneau tot mai vitrege. De la un capăt la altul al Liniei, curajul și entuziasmul lui Pranville erau prea-bine cunoscute. Cu toate acestea, s-a dus la Bouilloux-Laffont și i-a spus :

— Nu cred că ar fi prudent să plecăm.

— Perfect, a replicat Bouilloux-Laffont, voi merge eu în locul dumneavoastră.

Toate acestea mi-au fost povestite de fostul președinte al Aeropoștalei, în 1937, în micuțul birou pe care-l ocupa la Rio de Janeiro, într-un zgîrie-nori de pe bulevardul Rio Branco și de unde, cu o admirabilă energie, încerca să salveze firimiturile ce mai rămăseseră din împărăția sa, acum pierdută.

— M-am gîndit că era necesar pentru prestigiul francez, mi-a explicat el cu vocea lui limpede, puțin ascuțită, aplecînd ușor capul cu părul alb, tuns scurt.

Pranville și Négrin au decolat în aceeași seară de pe aeroportul de la Pacheco. Se găseau în dreptul lui Monte-

video cînd s-a lăsat noaptea. În bezna compactă, Négrin a încercat să descopere țărmul. A coborît lent. Întunericul era atît de dens încît, la un metru de Ocean, nu a putut vedea reflexele apei. Avionul a atins ușor creasta valului. La bord, în afara lui Négrin și Pranville, se mai găseau trei brazilieni. Din cei cinci, numai un singur om a izbutit să scape, înotînd. Ceilalți au pierit, nu din pricina izbiturii, ci înecați. Pranville și Négrin cedaseră centurile lor de salvare celor care nu aparțineau Liniei.

Sinuciderea amantei sale înaintea plecării din Paris... Moartea prietenilor care veneau să-l caute la Natal... Întîlnirea de pe *Mendoza*... În jurul lui Mermoz semnele fatidice se înmulțeau. Ele se năsteau din felul lui de a trăi, de a simți, de a iubi și de a suferi. Acum însă, în această primă înfruntare cu Oceanul, pe fruntea sa, lațul destinului, s-a desenat mai precis ca oricînd.

Timp de două săptămîni, în unicul său costum maro pe care și-l luase sub mantaua de piele, Mermoz a suportat cu stoicism corvoada victoriei. Banchete, discursuri, muzici, baluri, gale, s-a supus la toate în cele trei capitale. Nu era el publicitatea vie a Liniei ? Singura lui preocupare a fost să-i așeze pe cei doi coechipieri de pe *Contele de La Vaulx* pe același plan cu sine.

Uneori însă nu mai putea și atunci, părăsind brusc locurile oficiale, o ștergea pe la cîte un prieten.

Joméli la Rio, Larre-Borgès la Montevideo, Etienne, Chaussette la Buenos Aires l-au văzut apărînd în felul acesta. Deasemeni și Collenot. Acestuia din urmă, i-a spus :

— Ai să vezi în curînd, bătrîne, cum poșta aeriană va traversa săptămînal Atlanticul. Vom fi din nou împreună. Lasă-mă să reușesc întoarcerea și treaba-i cîștigată.

La 31 mai, ducînd cu sine poșta de la Rio, Mermoz a sosit la Natal ca să pregătească drumul la Saint-Louis.

Pînă atunci, nimeni nu încercase încă o traversare din acest sens.

Contele de La Vaulx fusese revizuit piesă cu piesă, motorul demontat, examinat, palpat, montat la loc. Mermoz a făcut cîteva probe foarte satisfăcătoare şi a rămas să aştepte luna plină din iunie.

Pe 8 ale lunii respective, Ville, vechiul său camarad de pe vremea Bréguet-urilor 14 ale liniei Casablanca-Dakar, a adus poşta Americii de Sud. Cîntărea 150 de kilograme.

Mermoz, Dabry şi Gimié şi-au ocupat locurile la bordul *Contelui de La Vaulx.*

Era un clar de lună intens. Rio Potingui, cîmpia din jur, nisipul plajei, mlaştinile, totul era poleit cu o lumină omogenă pe care se desena cu minuţie fiecare acoperiş de casă, fiecare pană de cocotier.

Temperatura era relativ ridicată, iar vîntul nu sufla pe direcţia fluviului, ceea ce constituiau două elemente nefavorabile pentru aducerea flotoarelor la suprafaţa apei.

Aşa stînd lucrurile, Mermoz a cerut să fie remorcat de o vedetă pînă la podul de cale ferată care, ţîşnind din jungla scundă ce năpădise malul stîng al fluviului, se boltea peste unul din afluenţii săi. De acolo, Mermoz se putea lansa şi, urmînd curbura ţărmului, să gliseze pe Rio Potingui pînă la ocean.

Cu prilejul recentelor sale probe, Mermoz decolase de pe acelaşi plan lichid fără nici o dificultate. Atunci însă *Contele de La Vaulx* nu era cu încărcătura completă. La 8 iunie, cele cinci tone şi jumătate ale hidroavionului au refuzat să se supună.

De la prima încercare, flotorul stîng s-a cufundat adînc. Numai datorită unei manevre prompte sfărîmarea de apă a fost evitată. Mermoz şi-a încleştat fălcile. A în-

țeles, după cum răspundea aparatul, că decolarea va fi grea. Dar de plecat trebuiau să plece, cu toate piedicile, cu toate riscurile, cu orice preț. Erau în joc prestigiul Liniei și cel al Franței.

Era 11 seara. Pînă la 2 dimineața, Mermoz a reluat de opt ori manevra. De opt ori vedeta l-a remorcat pînă la podul de cale ferată. De opt ori a dat gaze la motor, a lansat aparatul, s-a încordat la comenzi, a încercat să smulgă din apă masa captivă și a trebuit să renunțe.

Siajul spumegînd pe care-l lăsau în urma lor îndărătnicele flotoare făcea să freamăte paletuvierii și murea încetișor între rădăcinile lor irizate de lună.

Oricare altul în locul lui Mermoz ar fi acceptat eșecul. El însă a ordonat să fie refăcut plinul și revizuit aparatul. Apoi s-a dus să doarmă trei ceasuri. La răsăritul soarelui a reînceput. Vîntul însă continua să sufle din aceeași direcție. Planul de apă rămînea în continuare prea scurt ca hidroavionul să poată căpăta viteza sa maximă, cea care era necesară pentru desprinderea flotoarelor. Mermoz a încercat totul, a luat Rio Potingui în trei sensuri diferite, a ușurat aparatul renunțînd la 200 de litri de carburant. Cînd s-a lăsat înserarea, încercase în van de cincisprezece ori. De cincisprezece ori, hidroavionul împins la limita extremă a echilibrului, fusese readus la normal, în ultima clipă, prin forța picioarelor, a brațelor, a motorului. De fiecare dată cînd vedeta remorca din nou *Contele de La Vaulx* la locul decolării, Dabry și Gimié îi surîdeau lui Mermoz. Îi încredințaseră, odată pentru totdeauna, viețile lor. Acum, nu se mai puteau tocmi.

În tot restul zilei, Mermoz nu și-a întrerupt tentativele decît ca să umple rezervoarele cu benzină.

Am întîlnit la Natal pe cîțiva din martorii acestei bătălii turbate. M-au dus pînă la podul de cale ferată, cel de peste Rio Potingui ; m-au condus pe traseul *Contelui de*

La Vaulx pe o vedetă ce se numea *Mecanicul-Collenot ;* mi-au descris fața, torsul inundat de sudoare, pieptul gîfîind al lui Mermoz, trăsăturile sale crispate, încremenite, blocate de o tensiune și o îndîrjire făr' de nume. Patronul *Mecanicului-Collenot* fusese cel care, în 1930, remorcase de 23 de ori hidroavionul lui Mermoz. Acest metis mărunțel, cu părul cărunt și pielea maronie bătucită precum scoarța unui copac, mi-a spus :

— La căderea nopții eram la capătul puterilor. Și îmi ziceam : Ce baftă, acum o să se potolească.

Pe 12 iunie, în pofida unor vijelii destul de violente, Mermoz a încercat încă de 12 ori. Fără succes. Făcuse 35 de tentative.

Ceea ce l-a îndemnat să abandoneze n-a fost însă numărul lor. S-a gîndit la sacii poștali care zăceau de două zile în fuselajul hidroavionului. Nu avea dreptul să întîrzie și mai mult expedierea. N-a vrut însă să asiste la transbordarea lor pe un avizo.

Urmarea firească, rezonabilă a unei atari experiențe ar fi fost demontarea hidroavionului, aducerea lui cu un cargou în Franța și studierea unui alt model sau modificarea acestuia. În plus, un mobil de ordin sentimental ar fi trebuit să-l decidă pe Mermoz să aleagă această soluție. Logodnica sa îl aștepta la Paris și el ardea de nerăbdare s-o revadă. Și-a amintit însă de dificultățile administrative pe care le stîrnise raidul său, a prevăzut piedicile pe care Ministerul Aerului i le va pune de îndată ce va debarca în Franța, s-a gîndit la efectele supărătoare ale întoarcerii sale cu vaporul și de cum a remis *Contele de La Vaulx* în mîinile mecanicilor, și-a spus :

„Rio Potingui este impracticabil pentru decolare. Deci, trebuie găsit un alt plan de apă."

A doua zi dimineața și-a luat zborul, a bătut coasta la sud de Natal pe o distanță de vreo 200 de kilometri și a

reperat laguna Bonfim care i s-a părut potrivită. Avea 30 de kilometri lungime, 16 lățime și vîntul de sud-est îi încrețea ușurel suprafața, lucru indispensabil decolării.

După-amiaza, Mermoz i-a îmbarcat pe Dabry și Gimié la bordul *Contelui de La Vaulx*, între timp delestat, și i-a dus la lagună. Cei trei au hotărît să plece săptămîna următoare, cu poșta regulată. Încă ar mai fi fost destulă lună. Se și gîndeau cum să-și instaleze noua lor bază.

O cablogramă a Ministerului Aerului a sosit însă la Natal prescriind ranforsarea anumitor piese ale flotoarelor. Mermoz a fost cuprins, din nou, de una din acele crize de furie neputincioasă pe care le încercase atît de des. În 35 de tentative, cu încărcătura completă, verificase în carnea sa, în oasele sale, soliditatea aparatului. Și iată că, la 10.000 de kilometri depărtare, un birocrat pretindea că știe mai multe.

Lucrările impuse au durat mai bine de o săptămînă. Clarul de lună s-a dus. Echipajul a fost condamnat să-l aștepte pe cel din iulie.

Zilele de la Natal, atît de lungi, atît de goale și de o trîndăvie funestă pentru nervi... Orășelul trist și sărac, cu ulițele sale din pămînt bătut, pline de gropi, cu casele posomorîte și așezate alandala, cu neîndurătoarea scăpărare a vegetației sale, cu populația sa neagră și mizeră, avea totuși un farmec surd, secret, nostalgic. Pentru trei bărbați dornici de acțiune, turbați de neputința plecării, atmosfera era intolerabilă.

Pe atunci, Natalul avea un singur hotel. Camerele erau fără acoperiș, ploșnițele mișunau în paturi, termitele rodeau pereții. Mermoz și coechipierii săi s-au mutat într-o casă abandonată, situată destul de departe de oraș. Și-au suspendat hamacurile, au adus niște lădițe de la bidoanele de ulei în chip de scaune și masă și acesta le-a fost tot mobilierul. Ca bagaj personal, n-aveau decît hainele de

pe ei. Mermoz și-a dat de șase ori costumul său maro la spălătoria chimică. Curățenia nu-l mai interesa. Totul îi era egal. În parte din pricina frigurilor, își pierduse pînă și pofta de mîncare. Aproape că nu se atingea de felurile destul de ciudate pe care le pregătea un servitor brazilian.

Cei trei lîncezeau cît era ziua de lungă, pe jumătate goi, în casa lor sonoră, vorbeau puțin și contemplau cu o privire ce nu mai înregistra bananierii care fremătau în grădină sub adierea eternului vînt de sud-est. Același care anima laguna Bonfim și care avea să le fie prielnic într-o zi. Era însă atît de departe această zi...

La căderea serii, cei trei camarazi se suiau într-o veche mașină americană, hîrbuită toată, și mergeau în oraș. Examinau aparatul și se instalau apoi într-o cafenea plină de muște. La un moment dat se aprindea și farul Regilor Magi, construit în incinta ruinată a fostei fortărețe portugheze. Mermoz, Dabry și Gimié se ridicau și se reîntorceau la sordida lor cină și la hamacurile lor.

Singura distracție a lui Mermoz era corespondența pe care o primea. După traversarea Atlanticului, scrisorile veneau cu sutele. Erau expediate din Aubenton, comuna sa natală, din Egipt, Germania, Irlanda, din Toulouse și din San Francisco. I se cereau timbre, autografe, amintiri ; diverse june îl implorau să le ia cu hidroavionul. Din Miami, americance bogate îi telegrafiau propunîndu-i inima și averea lor. Curînd însă, aceste mesaje, prin stupiditatea și vanitatea lor, prin disprețul pentru specia umană pe care i-l insuflau, în loc să-l amuze au început să-l irite. Ajunsese să le rupă fără să le fi citit.

Iar vîntul de sud-est continua să înfioare penajul cocotierilor și farul Regilor Magi să clipească seară de seară...

În sfîrșit, la 8 iulie, pe laguna Bonfim, Dabry și Gimié s-au instalat în cabina lor, iar Mermoz a înșfăcat volanul

Contelui de La Vaulx. Li se părea că au și început să respire aerul din larg.

Brusc, vîntul care timp de 28 de zile suflase dinspre sud-est, a prins să sufle din vest. Apa lagunei a devenit netedă și plată precum oglinda. Nu mai oferea nici o rezistență, nici cea mai mică priză. Hidroavionul nu se mai putea acroșa de ea ca să-și ia elanul și să-și degajeze flotoarele ce redeveneau ca de plumb. Infernala vrăjitorie de pe Rio Potingui continua pe laguna Bonfim.

Devastat de o furie nebună, cu fălcile și palmele dureroase de atîta crispare, Mermoz s-a lansat odată, de două ori, de trei... A încercat totul. Și-a permis toate temeritățile. A riscat, de fiece dată, să capoteze aparatul nesupus. A fost înfrînt de 11 ori. Iar a doua zi, de 6 ori. Ceea ce însemna 52 de încercări zadarnice.

Era ora 4 după-amiază.

În acel moment, Mermoz a primit un mesaj decisiv din partea lui Daurat. De la Toulouse, acesta urmărise minut cu minut prin radio lupta lui Mermoz. Cei doi conversaseră, peste Ocean, la fel de regulat și lesnicios ca și cînd ar fi făcut-o la un telefon.

Cînd pe laguna Bonfim, Mermoz a ratat și cea de-a 52-a decolare, la Montaudran Daurat și-a spus :

„Ajunge."

Și i-a transmis să îmbarce din nou poșta din America de Sud pe un avizo.

În postul de pilotaj, Mermoz citea și recitea telegrama. Pe cînd stătea așa la îndoială, vîntul și-a schimbat brusc direcția : sud-est. O înfiorare a parcurs laguna. Mermoz a îndesat depeșa în buzunar și a răcnit cu glas sălbatec :

„La drum !"

Într-un minut, cu o ușurință de necrezut, *Contele de La Vaulx* s-a ridicat în văzduh.

Cele 53 de încercări de decolare ale lui Mermoz... Pentru piloţi, fraza aceasta nu mai reclamă azi explicaţii. E un exemplu clasic. Curînd va figura în manuale.

Cînd a văzut hula Atlanticului, Mermoz nu se sinchisea deloc de posteritate. Ce-i păsa lui de oamenii prezenţi sau viitori ! Ce-i păsa de oboseala musculară şi nervoasă cerută de un efort, epuizant prin el însuşi ! Ce-i păsa de cerul încărcat de nori ameninţători, de noaptea aceasta de cerneală, în ciuda lunii pline, în care a pătruns şi-n care a trebuit să lupte din răsputeri într-un coridor, la 50 de metri deasupra unei mări dezlănţuite, în timp ce pîclele, orizontul şi valurile făceau un singur tot ! Ce-i păsa chiar şi de picăturile de ulei care, din cînd în cînd, îi împroşcau parbrizul !

Zbura, în sfîrşit zbura. Aparatul acesta care părea sudat de apă, iată-l acum despicînd aerul, intact, suplu, mobil în pofida încercărilor la care fusese supus, cu motorul funcţionînd atît de rotund.

Dabry indica direcţia. Gimié „se desprindea" de Natal, prindea Noronha, abandona Noronha, lua contact cu *Brentivy*. În pofida trudei de sclav pe galeră pe care o reprezenta pilotajul nocturn prin furtună, Mermoz exulta.

Curînd s-a ivit luna şi, odată cu ea, miracolul său. Oceanul s-a prefăcut într-o cîmpie argintată. Pe lîngă insula São Paulo a trecut un pachebot iluminat precum un oraş în zi de sărbătoare. Inima lui Mermoz era însă mai veselă decît a pasagerilor celor mai răsfăţaţi de viaţă! Zbura, pe sub cerul tăcut, prin gloria tandră a clarului de lună.

Strălucirea acesteia s-a stins cînd, la ora 6 dimineaţa, hidroavionul s-a înfundat în Ceaunul-cu-Negreală.

„Ultima încercare, şi-a spus Mermoz, vîrîndu-şi capul în carlingă ca să evite, pe cît posibil, vaporii acizi în plină

fuziune. Ultima. Cînd vom ieşi de-aici, o să fie ziuă şi restul e o simplă promenadă."

Cînd însă soarele, atît de aşteptat, s-a iscat deasupra orizontului, Mermoz ar fi preferat să nu-i fi văzut vreodată lumina. Ea făcea vizibil dezastrul. Parbrizul, geamurile laterale, postul de pilotaj, totul era năclăit de ulei. Conductele se spărseseră pe undeva. Temperatura motorului creştea, creştea. Pînă la coasta africană mai erau 900 de kilometri. Imposibil de ajuns.

Mermoz a aruncat o privire oceanului brăzdat de valuri înalte şi i-a chemat pe coechipieri.

— Toarnă în motor rezerva de ulei (ea era de 35 de litri) i-a spus lui Dabry.

Iar lui Gimié :

— Anunţă-i pe cei de pe *Phocée* că vom ameriza cît mai aproape cu putinţă de ei.

Cel de al doilea avizo de salvare a transmis că se găseşte la 70 de kilometri şi a comunicat poziţia. Mermoz s-a îndreptat într-acolo. Apoi, minut cu minut, *Phocée* a început să comunice *Contelui de La Vaulx* coordonatele sale, dirijînd astfel mersul hidroavionului după un fir invizibil. Deodată, emisiunile avizoului au încetat. Se afla mult prea aproape ca să mai poată fi recepţionat. Umbra norilor arunca pe apă mari pete întunecate. Pe fondul lor, Mermoz era incapabil să distingă minuscula navă. Or, amerizarea devenise urgentă. Presiunea uleiului era la zero, iar temperatura motorului atinsese 90°. În sfîrşit, pe marea de culoarea ardeziei, vîrstată toată de spumă, s-a desenat o trîmbă de fum.

Mermoz, care zbura la o înălţime de 200 de metri, a început să coboare pe nesimţite. Avea nevoie să studieze peisajul Oceanului ca să decidă cum să manevreze. Era prima sa amerizare forţată.

Pe măsură ce se apropia de suprafaţa Atlanticului, crestele şi hăurile valurilor dobîndeau volumul lor real şi ameninţător. *Phocée* tanga şi se lăsa cînd pe un bord, cînd pe altul. Balenierele care fuseseră lăsate la apă jucau ca nişte dopuri. Hula era puternică. În asemenea condiţii, hidroavionul trebuia fie aşezat pe creasta unui val, fie în scobitura lui, bine lipit de masa lichidă. Altă soluţie nu exista.

— Depozitaţi sacii poştali în spatele cabinei şi staţi lîngă ei, le-a strigat Mermoz coechipierilor săi, atenţie, amerizez !

La 30 de metri de el s-a format o vîlcea mişcătoare. A plonjat brutal între coastele ei biciuite de spumă şi a tras, violent, volanul spre el. Hidroavionul s-a cabrat şi s-a lipit de pîntecul valului.

Operaţiunile care au urmat au fost executate ca de nişte automate. Gimié a deschis uşa cabinei. O balenieră, săltînd şi prăvălindu-se, s-a apropiat de ei. Gimié i-a lansat o parîmă. Mateloţii au prins-o şi au tras baleniera lîngă hidroavion. Mermoz, stînd în picioare pe unul din flotoare, ud tot, şfichiuit de vînt, zgîlţîit de hulă, primea din mîinile lui Gimié sacii poştali şi-i azvîrlea în ambarcaţiune. A riscat de cel puţin douăzeci de ori să lunece în apele întunecate şi clăbucite, străbătute încolo şi încoace de bande de rechini atraşi de prelungita staţionare a avizoului în aceste paragini.

Cînd să sară şi el în balenieră, Mermoz şi-a adus aminte că uitase să oprească motorul. A fost, dintr-un salt, în postul de pilotaj şi a tăiat contactul.

Baleniera, avînd la remorcă hidroavionul, i-a adus pe cei trei pe *Phocée*. Aparatul a fost prins cu un cablu de oţel de avizo. Mermoz spera să-l poată trage aşa pînă la Dakar. Însă un flotor s-a spart. Încetişor, *Contele de La Vaulx* s-a cufundat în Atlantic.

II
CURCUBEUL

După contactul carnal cu deșertul, cu pădurea virgină și cu Anzii, Mermoz a cunoscut și strînsura fizică a Oceanului. Așa și trebuia, să simtă cu trupul său totul, arșiță, ger, silex, nisip, zăpadă, junglă sau mare.

L-am întîlnit în acest moment. Un camarad comun mi-a promis că vom cina împreună. Îl așteptam pe Mermoz într-un micuț restaurant de pe strada Falguière. Așezat la limita cartierului Montparnasse, pe o ulicioară pustie și liniștită, cu pereții acoperiți de un tapet oarecare, cu cele cîteva mescioare fără pretenții, cu mireasma sa îmbietoare de jumări de gîscă, la care se adăugau amabilitatea patroanei și căldura de iulie, cîrciumioara degaja calmul cuviincios al unei pensiuni de familie de undeva din provincie. Cînd a intrat Mermoz, prietenul n-a trebuit să mi-l arate. Presa nu imprimase încă, pe pagini întregi, efigia pilotului. Trăsăturile și statura lui îmi erau necunoscute. Cum ar fi fost însă posibil să nu recunoști pe loc natura și meseria omului cu umeri magnifici care apăruse în pragul ușii întredeschise, ținînd sus capul cu păr blond și ondulat, și care și-a plimbat o clipă privirea prin micuța încăpere, parcă mirată că e oprită, atît de repede, de pereți ? Nu era, nici ca om, nici ca pilot, la fel cu alții. Se reflectau în el elementele primordiale, spațiul. Părea uns cu seva și pudrat cu polenul lumii.

Acest învingător, acest cuceritor, această apariție mitologică s-a îndreptat spre noi cu un surîs care a imprimat

brusc chipului său expresia unui copil dezarmat. Niciodată ca în acea seară, pentru că nici nu eram obișnuit cu el, n-am simțit în ce măsură acest zîmbet era mărturisirea unei esențe eroice, dar atît de vulnerabile. Era timid și plin de gentilețe. Era blînd, sensibil, puțin absent. Trăda harul inepuizabil, incurabil, al generozității, al bunătății, al visării și al melancoliei. Glasul completa această confesiune involuntară. Grav, voalat, șovăitor. Cu acorduri surde. Îmbogățit de o exaltare rațională și de un cînt lăuntric. Hrănit cu reverii și parcă rănit. Tot ce ulterior aveau să-mi dezvăluie șase ani de raporturi frățești, s-a întrezărit acum, ca printr-un soi de spărtură și de iluminare, în zîmbetul și glasul lui Mermoz.

A durat doar o clipă. I-am vorbit de Reine, de Guillaumet, de Lécrivain pe care îi cunoscusem pe linia Casablanca—Dakar, de Toto, mecanicul de la Juby și de Nubade, mecanicul de la Cisneros. Mermoz s-a simțit în largul său. I-a venit pe buze vocabularul terenurilor de aviație și al hangarelor. A devorat bucatele umplîndu-ne de admirație. De aici încolo, a fost doar splendoare și scînteiere fizică. Rîsul i-a răsunat.

Pentru această simplitate, pentru forța și farmecul său, pentru acest echilibru unic între strălucirea virilă și virtuțile spiritului, eu unul i-am aparținut în întregime lui Mermoz de la această primă întîlnire. Dar el, de ce s-a împrietenit atît de repede cu mine ?

Motivele încrederii sale cred că le cunosc bine. M-am gîndit adesea la ele, așa cum face oricine caută să priceapă natura unui dar inestimabil al vieții. Și dacă m-am decis să public aceste motive, o fac pentru că ele constituie, în același timp, temelia prezentei cărți. Dacă nu mi-ar fi oferit afecțiunea lui, mi-ar fi dat oare Mermoz dreptul și datoria de a-i istorisi existența ?

Existau între noi cîteva tangenţe imediate, sigure, incoruptibile. Iubeam aviaţia. Îmi începusem viaţa de bărbat odată cu ea. Scrisesem două cărţi despre oamenii văzduhului, cei din timpul războiului, şi cei din vremea de pace. Cu toată meseria mea de ziarist şi romancier, cu toată puzderia de distracţii, continuam să îndrăgesc zgomotul motoarelor şi al elicelor, la fel de tare ca şi în urmă cu treisprezece ani cînd sosisem la escadrilă.* Aveam şi eu gustul şi sensul camaraderiei, al forţei fizice, aveam şi eu nevoia vitală de a crede în frumuseţea Pămîntului, în bunătatea oamenilor, purtam şi eu în mine aspiraţia spre absolut şi o oarecare înclinaţie spre stările anxioase. Sigur, toate aceste elemente erau cu mult mai puţin afirmate, mai puţin strălucitoare şi pure ca la Mermoz. Facultatea lui de a fi pasional era sensibil superioară. Eu, mă mulţumeam să suspin după ideal. El însă îl găsise şi lupta ca să-i rămînă credincios. Îşi făurise, pentru această luptă, o disciplină care-i menţinea instinctele într-o riguroasă ierarhie. Eu le lăsam pe ale mele să răbufnească la voia întîmplării, amestecînd alandala şi binele, şi răul. În bezmeticiile mele, Mermoz recunoştea însă vechii săi demoni familiari. Indulgent cu prietenii, mă ierta că nu izbuteam să le fiu stăpîn, iar uneori mă plîngea. Şi, pentru că simţea nevoia să-şi admire prietenii, nutrea faţă de mine o stimă naivă, datorată faptului că avusesem mai multe posibilităţi decît el ca să mă instruiesc şi că puteam exprima în scris sentimentele pe care el, mai bine ca oricare altul, nu le destăinuia decît printr-o privire sau o inflexiune a vocii.

Iată ce cred că l-a făcut ca, în trăncăneala veselă şi dezlînată pe care am avut-o atunci, în prima seară, în

---

* În 1916, Joseph Kessel, în vîrstă de 18 ani, s-a înrolat voluntar în aviaţia militară, participînd la lupte ca observator-mitralior (N.T.).

circiumioara de pe strada Falguière, să-mi povestească deodată evadarea sa din Anzi.

Îmi amintesc de stupoarea cu care îi contemplam profilul, în vreme ce el, că să mă facă să înțeleg mai bine, îmi desena cele trei platforme, cele trei trambuline de pe care își lansase avionul, salvat de geniul lui Collenot.

— „Cum așa ! îmi spuneam crăpînd de rușine, habar n-am avut de această epopee ! Eu carę-mi petrec o bună parte din existență prin redacții. Și mai pretind că iubesc aviația. Atunci, cîți alții au toate scuzele să ignore asemenea fapte ? Își închipuie, pur și simplu, că Mermoz a bătut recordul de distanță pe circuit închis, ceea ce nu prea le poate înflăcăra imaginația ; că a reușit să traverseze Atlanticul, după ce o jumătate de duzină de alți piloți au făcut-o, și că, ratînd întoarcerea, a avut norocul să fie pescuit de un vapor. Nu-i de mirare că va fi rapid dat uitării, dacă nu cumva a și fost."

Concluzia acestui monolog interior a fost o exclamație :

— Mîine voi scrie un articol despre această aventură !

— A nu, a replicat Mermoz cu vioiciune, asta nu-i pentru ziare.

Și-o fi închipuit, pesemne, că m-a jignit, pentru că a avut zîmbetul său extraordinar, aproape feminin din pricina excesului de gentilețe, și a adăugat :

— E numai pentru noi.

Întîlnirea noastră următoare, la cîteva zile distanță, a fost mai puțin potolită. L-am tras după mine pe Mermoz într-unul din acele restaurante ruseşti care la acea vreme erau încă numeroase în Montmartre. Mai aveam cu noi un prieten de-al lui Mermoz, pentru care acesta din urmă nutrea de pe acum o afecțiune tandră și puternică de

frate mai mare — deși, în realitate, el era cu zece ani mai mic — afecțiune care avea să sporească și să se adîncească pînă la cea din urmă zi. Martinov fusese ofițer de gardă în armata țarului. Trimis în misiune oficială în Franța, el luptase apoi în rîndurile Legiunii Străine. Avea o față rotundă, viu colorată, cu ochi candizi și credincioși. Prietenia o concepea ca pe meseria sa de ostaș : fără discuții. Mermoz îl cunoscuse la bordul lui *Groix*, în drum spre Argentina. Martinov fusese unul din cei care subscriseseră cu fonduri pentru traversarea Atlanticului cu un avion cu roți, traversare pe care decizia Ministerului Aerului o făcuse imposibilă.

Pentru Martinov, cîntecele și dansurile țigănești, ca și vîrtejurile luptătorilor caucazieni nu prezentau nimic nou. Pentru Mermoz însă, ele au fost o revelație o pogorîre feerică în infernurile radioase, ale căror voluptăți și le interzisese. Chemările inaccesibile, poezia brutală și senzuală, nefericirea și bucuria, alternate, dezlănțuite, fără frîu, otrava nostalgică a acestor voci miraculoase și îndurerate, a acestor trupuri lascive și lunecoase, toate își găsiseră rezonanță în el. Fiecare notă, fiecare acord, fiecare mișcare îl încîntau, îl emoționau, îl pustiau. Nu mai lua în seamă vinul pe care i-l vărsau întruna bărbați cu fețele smede, învești mîntați în galben-sulf ori în roșu-stacojiu și femei cu cozi imense, cu mîini prelungi și brune, sonore de-atîtea mărgele și salbe. Duhurile barbare ale stepelor și șleaurilor fără sfîrșit l-au înstăpînit. A simțit nevoia de aer, de spațiu. Și cum vrăjitorii îl rețineau în peșterea lor, și-a smuls cravata și și-a lepădat vestonul. Coloana gîtului a țîșnit din despicătura cămășii. Mușchii de bronz ai torsului au prins să joace. Vițele de păr s-au încolăcit precum șerpii sculptați ai antichității. Uluit, am crezut că-l văd pe Dionysos.

Abia mult mai tîrziu mi-am dat seama și am admirat cîtă putere de voință, ce încăpățînare sălbatică a trebuit să pună în mișcare Mermoz ca să domesticească această nevoie de frenezie, această latură bahică a eului său. Și cum a știut să canalizeze forța ce zăcea în el spre țeluri mai pure. În seara aceea n-am făcut decît să încing tot mai tare dracii țiganilor. Am fost teribil de fericiți și am băut la nesfîrșit, spărgînd cristalul paharelor pentru tutuiala noastră.

Apoi, Mermoz a plecat la Toulouse ca să încerce un nou aparat Latécoère cu care sconta să facă, înaintea lui Costes, drumul Paris—New York.

Cîteva săptămîni la rînd Mermoz a continuat zborurile sale experimentale. Era pe deplin satisfăcut. Într-o dimineață, cu nimic deosebită de altele, Mermoz a urcat în avion pe terenul de la Montaudran. Ca de obicei, mecanicul l-a întrebat dacă ia și parașuta și, ca de obicei, Mermoz a refuzat. Daurat însă l-a obligat să și-o atîrne la spate.

Cu o încărcătură de 6.000 de kilograme, Mermoz a urcat fără dificultăți la 5.000 de metri, studiind comportarea avionului la această altitudine. Apoi a coborît în spirale pînă la 1 000 de metri. Ajuns la acest palier, urma ca timp de trei minute să zboare cu viteza maximă. Prin fața ochilor se derula un peisaj familiar : coline, cîmpia, orășelul roz, panglica rîului. Odată ajuns la înălțimea prevăzută, Mermoz a lansat motorul din plin. Cîteva secunde avionul a zburat așa cum se aștepta să zboare. Brusc însă comenzile i s-au smuls din mîini. Le-a înșfăcat la loc, dar în van ; parcă strivit de un baros gigantic, fuselajul se torsiona, se dezarticula. Orice tentativă de pilotaj devenise imposibilă. Avionul se sfărîma în aer. Era sfîrșitul.

„Nu !“, a refuzat Mermoz.

Și-a adus aminte de parașuta pe care, dintr-o pornire inexplicabilă, acceptase s-o ia pentru prima oară în viață. N-a putut însă utiliza acest mijloc de salvare. Ușa avionului era blocată de deformarea metalului. Nici măcar forța lui Mermoz n-a izbutit s-o deschidă. Avionul se răsucea într-o vrie dementă. Mermoz a încercat să se azvîrle prin trapa amenajată în plafonul cabinei și care acum se afla orientată către pămînt. Lățimea umerilor l-a împiedicat să treacă. Înlănțuit de fuselaj, se prăbușea cu capul în jos, biciuit de aerul care sufla năpraznic. A văzut cum se desprinde aripa stîngă a aparatului. În spatele lui, rezervorul de benzină s-a despicat în două inundîndu-l. Solul urca spre el cu o viteză de coșmar. Într-un tîrziu, cu o scrîșnitură de cataclism, plafonul postului de pilotaj în care era încastrat a cedat, s-a fărîmițat și Mermoz n-a mai fost decît una din rămășițele avionului, sfărîmat, sfîșiat, pulverizat. A căzut, ca o bucată de fontă, vreo două sute de metri. Apoi, s-a simțit zgîlțîit de un șoc teribil și a avut impresia că e agățat în vid. Se deschisese parașuta. Instinctiv a privit în sús. Avionul continua să se dezagrege. Bucăți de metal, buloane, tot soiul de fiare îl împroșcau ca dintr-un șrapnel, sfîșiind pînza salvatoare, precipitînd căderea. Coada avionului s-a detașat în bloc, trecînd pe lîngă el la numai cîțiva metri.

Mermoz a văzut pămîntul aproape de tot. Deschisă prea tîrziu și găurită, parașuta nu și-a îndeplinit decît pe jumătate misiunea. A atins solul cu o viteză de 14 metri pe secundă, căzînd în picioare. Numai elasticitatea și forța mușchilor săi l-au ferit de un accident foarte grav. S-a ales doar cu o coastă fisurată, cu leziuni interne și cu o ruptură de mușchi în regiunea inghinală.

„Nu-mi sunase încă ceasul“ i-a scris mamei sale.

Ştirea am aflat-o din ziare ; cîteva rînduri într-o pagină de serviciu.

Deşi a suferit multă vreme de pe urma şocului — o jenă constantă în muşchii de pe faţa internă a coapselor şi curbaturi de natură nervoasă care îl privau de principala sa resursă de recuperare : somnul — Mermoz nu s-a odihnit nici măcar o lună. În octombrie a făcut un curierat la Casablanca. Apoi s-a apucat să pună la punct hidroavioanele Aeropoştalei şi, ca să nu-şi iasă din mînă, a asigurat poşta aeriană pînă la Alger. Între timp, avea numeroase discuţii cu inginerul Bernard, un constructor de avioane, care era pe punctul de a termina un aparat cu rază mare de acţiune. La bordul acestuia, Mermoz urma să încerce un zbor fără escală Paris—New York, sau Paris—Buenos Aires. I se ceruse să părăsească America de Sud ca să realizeze legături transoceanice regulate. De vreme ce accidentul noului Laté îl priva de un aparat al Companiei, era hotărît să ia un altul.

În plus, de parcă n-ar fi zburat destul, a mai cumpărat, jumătate-jumătate cu Martinov, o avionetă de turism, distrîndu-se copios cu această jucărie.

La Marsilia, care devenise principalul său loc de reşedinţă, îl aştepta o bucurie mai serioasă. Etienne şi Guillaumet sosiseră în vederea obţinerii brevetului de piloţi de hidroavioane. Mermoz fusese cel care-i ceruse. Îşi pregătea de pe acum echipa în vederea traversărilor comerciale ale Atlanticului. Cea de pe ruta Casablanca-Dakar, apoi Buenos Aires şi Anzii. Au petrecut seri minunte vorbind despre Ocean.

La începutul anului 1931, zvonuri ciudate au ajuns la urechile celor trei piloţi. Se şoptea că Aeropoştala e ameninţată cu falimentul. Prins în vîrtejurile unei perturbaţii

economice generale, Marcel Bouilloux-Laffont încheiase cîteva afaceri proaste... Întreprinderile lui erau interdependente. Avea numeroși dușmani, atît în cercurile financiare, cît și în cele politice. Dacă se poticnea, nimeni nu l-ar fi cruțat. Crahul ar fi fost total. Liniile lui aeriene n-ar fi scăpat nici ele de dezastru.

— Ce părere ai, Jean ? îl întrebau Etienne și Guillaumet pe șeful lor, care, într-un fel, era și mentorul lor spiritual.

Mermoz dădea din umeri și rîdea. Prin funcțiile administrative deținute în Argentina, cunoscuse mai bine decît camarazii săi puterea lui Bouilloux-Laffont. Își amintea de docurile sale, de porturile, de căile ferate, de băncile sale. Își amintea cum, în numele său, tratase de la egal la egal cu guverne. Îi reveneau în memorie chipul lui Bouilloux-Laffont și zborurile făcute împreună. Sălbateca energie a acestui cap cu păr alb, tinereasca impetuozitate a mișcărilor sale, glasul lui, dragostea îndîrjită, dezinteresată pentru dezvoltarea imperiului său aerian, proiectele grandioase de cuprindere a întregii Americi de Sud, tronsoanele ce urmau să fie împinse pînă în Antile, contractul cu Azorele, premisa unei linii peste Atlanticul de Nord... Era oare cu putință ca un om de o asemenea anvergură, cu asemenea elanuri să se lase doborît, dezrădăcinat ?

— Să-i lăsăm să flecărească, iar noi să preparăm viitorul Liniei, exclama, în astfel de cazuri, Mermoz.

Între timp, rumoarea a devenit publică. Articolașele din gazetele de specialitate au început să se transforme în titluri pe prima pagină a ziarelor serioase. Afacerea Aeropoștalei a explodat.

Adversarii lui Bouilloux-Laffont susțineau că, întrucît criza mondială afectase ansamblul întreprinderilor

sale, Bouilloux-Laffont a vrut să acopere pierderile cu fondurile Aeropoștalei, convins că guvernul nu va putea abandona o operă franceză de asemenea importanță și că, într-un fel sau altul, îi va sări în ajutor. Partizanii lui asigurau, dimpotrivă, că Bouilloux-Laffont, orbit de pasiunea sa pentru Linie, pierduse simțul său ascuțit de om de afaceri și că plasase Aeropoștala mai presus de toate interesele și de orice prudență. Ca s-o slujească, dar ca să slujească, în același timp, și prestigiul țării sale (cele două aspirații erau indisolubil legate), investise în Aeropoștală capitaluri enorme, își epuizase toate creditele, acceptase deficitul necesar, așteptînd marile beneficii care erau inerente (ceea ce era întru totul adevărat). Statul îi promisese că va reînnoi contractul. Să-și țină Statul promisiunea și Bouilloux-Laffont e salvat.

Care dintre versiuni era cea justă ? Lipsindu-mi documentele și talentele de judecător de instrucție, nu mă pot pronunța. Însă, după convorbirea pe care am avut-o cu Marcel Bouilloux-Laffont, la Rio de Janeiro, în 1937, constatînd exaltarea pe care acest bătrîn o nutrea față de o linie imperială ce nu-i mai aparținea, emoționanta tandrețe pe care o conservase pentru piloții săi din epoca eroică, seninătatea filozofică față de propriul său destin și de oamenii care-l huliseră, sînt de părerea celor care afirmă că, dacă Marcel Bouilloux-Laffont a săvîrșit o greșeală, este aceea de a fi văzut prea în mare pentru Aeropoștală, de a fi dorit prea multe pentru aviația franceză și de a fi încercat să facă, prin curajul, impetuozitatea și credința sa, ceea ce ar fi trebuit Franța să facă.

Mermoz n-a cunoscut îndoiala. Nu s-a îndoit nici de victoria lui Bouilloux-Laffont. Chiar și atunci cînd piloții nu și-au mai încasat lefurile și au continuat să-și riște

viața pe credit, chiar și atunci încrederea lui Mermoz n-a fost știrbită.

Între timp, avionul lui Bernard a fost gata. Mermoz s-a îmbarcat pentru Oran de unde urma să atace recordul de distanță în circuit închis, probă indispensabilă înaintea unui raid de anvergură. L-a cîștigat după o rundă de 57 de ore.

Mermoz a revenit la Paris ca să asiste la desfășurarea dramei financiare, politice și sociale care-i angaja întreaga viață profesională și spirituală. Contrar speranțelor sale, dificultățile Aeropoștalei nu și-au aflat soluția. Bouilloux-Laffont lupta cu furia unui bătrîn mistreț încolțit. Dar nici fentele lui, nici izbiturile sale năpraznice nu reușeau să-l dezbare de haita ce-l împresura. Concurenți fără noroc, clienți refuzați, politicieni dușmani ai fratelui său, care era vice-președintele Camerei, gangsteri și apași de ultimă oră, oameni cinstiți, înșelați de adversarii săi, financiari la veșnică pîndă, șantajiști, toată această liotă s-a abătut asupra lui. Nu ceda, le ținea piept, dar mai mult nu putea face.

La Aeropoștală s-a instalat dezordinea. Dacă nu exista stăpînul, nu mai existau nici credite. Construcțiile în curs s-au oprit. Marele patron nu mai era. Toată lumea s-a pus pe comandat. Mermoz a fost atras în această oribilă încăierare. Acum avea un nume. Traversarea Atlanticului, recordul pe aparatul lui Bernard l-au făcut cunoscut. Dar, mai ales, personalitatea sa morală începuse să-și spună cuvîntul. Era la Paris și toți cei care-l întîlneau deveneau sensibili la farmecul său. Era frumos, era curat, pur și măreț. Nu căuta nici un avantaj. Nu umbla nici după bani, nici după onoruri. Gîndea ceea ce spunea. Spunea ceea ce gîndea. Credința pe care o avea îi dădea o eloc vență

simplă și inspirată. Paul Painlevé * declara că oricine ar fi mîndru să aibă un fiu ca Mermoz. Chiar și cei mai încrîncenați rămîneau impresionați de această prezență. Gloria sa născîndă și influența sa magnetică, Mermoz le-a aruncat în balanță, pe talerul Aeropoștalei și-al lui Bouilloux-Laffont. Îl iubea pe acest conducător cu păr alb, autoritar, impetuos, pe care-l purtase printre cețuri și cicloane și care, la rîndu-i, iubea aviația ca un tînăr. Îi era recunoscător pentru încrederea acordată, pentru constantul său sprijin. Dar, mai ales, îl văzuse defrișînd, hectar după hectar, grație largheții și voinței sale, terenuri de pe care decolau, tunînd, avioane, sau construind, piatră cu piatră, piesă cu piesă, hangare, ateliere, piloni. ** Se aplecase împreună cu el peste hărți, trasînd itinerarele noilor linii și fremătase de aceeași emoție la gîndul viitoarelor rețele.

Și toate acestea se găseau acum în pericol ?

Cînd sinecurile, incapacitatea, protecționismul, ignoranța provocau delapidări de miliarde, se ezita în acordarea celor 80 de milioane promise Aeropoștalei pentru că partidele politice se sfîșiau între ele disputîndu-și agonia acestei societăți și pentru că așa-zișii stăpîni ai momentului se temeau de ele ? Ei bine, dacă pentru salvarea Liniei trebuia jucat acest joc el, Mermoz, în ciuda scîrbei sale fără margini, în ciuda rușinii de sine însuși, încercate nu o dată, el, Mermoz, cel din deșert, din Anzi, de pe Ocean, va intra în horă. A bîntuit ministerele, a dejunat și a cinat cu politicieni, a acceptat, ca să-i cîștige de partea sa, pe

---

* Paul Painlevé (1863—1933), matematician și om politic francez. Ca om de știință s-a ocupat de analiza matematică și de mecanică. A fost președintele Consiliului de Miniștri în 1917, 1925. (N.T.).

** Ani de-a rîndul, n-au existat în America de Sud construcții mai frumoase. Germanii și Americanii au invidiat aceste infrastructuri model. (N.A.)

directorii marilor publicații, a figurat la recepții, la sărbătoriri, la baluri de binefacere. A încercat — foarte neizbutit — să zîmbească unor mutre pe care le disprețuia ; a strîns nenumărate mîini, chit că, după aceea, a trebuit, adesea, să și le șteargă pe ale sale.

Între timp, în lumea largă, cerul se cutremura de tunetul motoarelor. Englezi, nemți, americani, olandezi, italieni porneau la cucerirea căilor văzduhului. Pretutindeni, aparatele lor băteau avioanele Franței. Erau mai numeroase, mai rapide, mai sigure. O politică realistă, sprijinită, sub toate formele, de statele interesate, lărgea rețeaua aeriană și ameliora performanțele mașinilor zburătoare. Datorită lui Latécoère, a lui Bouilloux-Laffont, a lui Daurat și a unui mănunchi de piloți incomparabili, Franța dobîndise în materie de aviație poștală — și asta în pofida rutinei, indiferenței, stupidității birocratice — un avans de trei ani asupra celorlalte națiuni. Îl pierduse însă. Grație piloților care prin miracole cotidiene conservau niște iluzii asupra materialului de care dispuneau, nădejdea că nu vor rămîne prea în urmă mai putea fi, cît de cît, întreținută. Nu era, însă, decît o chestiune de timp.

Fiecare zi pierdută, Mermoz o resimțea ca o pierdere a propriului său sînge. Presa, implora, amenința. Politicienii își vedeau mai departe de discursurile lor, tranzacții obscure se înnodau și se deznodau pe culoare. Iar cei care guvernau nu cutezau să ia vreo decizie. Uneori, Mermoz simțea că nu mai poate.

Atunci pleca la Toulouse, petrecea o noapte la *„Marele Balcon“*, lua sacii pentru Casablanca și o pornea la drum. Îi regăsea la escale pe camarazii săi, pe mecanici și îi iubea și mai mult pentru tăcerea lor. Cînd nu găsea un loc liber pe acest itinerar, se ducea la Marsilia, survola Mediterana, se lupta cu mistralul, ameriza forțat pe o mare

dezlănțuită și aștepta calm să fie pescuit. Iar dacă timpul nu-i permitea, atunci făcea un salt pînă la Villacoublay și-și încerca *Bernard*-ul.

Întrucît constructorul avusese greutăți bănești, Mermoz, ca să asigure echipamentul radio și plata poliței de asigurare, se implicase total din punct de vedere financiar. Împrumutase 200.000 de franci ; vînduse Potez-ul său de turism și mașina ; trăia în cele mai modeste locuințe și se priva de orice plăcere. Nu putea abandona ultima sa șansă de evadare, visul său atlantic.

L-am însoțit adesea în vizitele sale de îndrăgostit pe care le făcea avionului. Aparatul era superb, ca un pursînge ; dar și mai superbă era privirea cu care-l învăluia Mermoz !

Recordul stabilit de el în Oran a fost bătut în scurt timp. S-a întors în acel oraș ca să și-l redobîndească. Pista, muiată de ploi, a cedat sub cele 10 tone ale avionului în timp ce acesta rula cu o sută la oră ca să poată decola. Una din roți și-a pierdut pneul. Trenul de aterizaj s-a torsionat, aripile au atins solul. Grație unui efort convulsiv al întregii sale ființe, Mermoz a izbutit să redreseze și să evite sfărîmarea. Cei 7.000 de litri de benzină n-au luat foc.

La Paris însă se vorbea de suprimarea Liniei. Cică ar fi costat prea mult menținerea ei în viață. Iar Balbo a traversat, între timp, Atlanticul de Sud în fruntea unei escadre aeriene. La Rio de Janeiro, la Buenos Aires, noii învingători erau primiți triumfal. Cei vechi fuseseră uitați.

Mermoz, care nici măcar nu bănuia ce-ar putea fi invidia, exulta în fața acestei magnifice performanțe. Îl entuziasma caracterul ei colectiv și îngemănarea în efort a oamenilor cu mașinile. Cînd însă își muta privirea la ceea ce se întîmpla în jurul lui, îi venea să plîngă de rușine.

— Cum de nu înțeleg ? îmi striga el. Cum e posibil ca oamenii să fie atît de stupizi, atît de mici, atît de lași ?

Nu-și contenea sforțările. Își impunea să-i frecventeze pe imbecili, pe pigmei, pe molîi. A încercat să-i convingă, să-i încălzească, să-i înalțe. Îngrijorării care-l chinuia pentru soarta Liniei sale se adăuga acum suferința pe care o încerca față de goliciunea sufletească a unor oameni ce, prin aspectul lor exterior, păreau a face parte din aceeași specie biologică ca și el. De cîte ori nu mi-a fost dat, în acest răstimp, să surprind pe chipul lui Mermoz, atunci cînd uita să se controleze, o expresie de ființă nedumerită și hăituită ? Această josnicie, această indiferență îi furau din frumusețea de a trăi.

Tot atunci, o veste cumplită s-a abătut asupra lui Mermoz și a soției sale.

Fratele acesteia, fascinat de exemplul lui Mermoz, se angajase în aviație. La școala de la Istres a dat dovadă de strălucite calități. Poseda finețe în manevre, prudență, voință și curaj. Mermoz se mîndrea cu el. Îi supraveghea ucenicia ca pe aceea a unui frate mai mic. A fost fericit cînd l-a văzut dobîndind galoanele de caporal-șef. Mermoz apucase chiar să ceară afectarea tînărului la baza de la Alger unde l-ar fi putut întîlni adesea cu prilejul curselor peste Mediterana. Ce-i rămăsese caporalului-șef de efectuat erau doar cîteva zboruri de antrenament. La unul din ele, printre ultimele, tocmai cînd se pregătea să aterizeze, un camarad, care nu-l observase, i-a tăiat în două fuselajul. Cei doi elevi s-au sfărîmat de pămînt. Cumnatul lui Mermoz urma să împlinească 20 de ani.

Durerea lui Mermoz a fost adîncă și gravă. A suferit din pricină că „frățiorul său spiritual întru aviație", așa cum îl denumea, l-a precedat în moarte. Suporta greu

această răsturnare a legilor firii. Dar dragostea pentru aviație nu a diminuat. Dobîndise obișnuința sîngelui pe care ea îl reclama. Socotea că nu există sfîrșit mai frumos decît acela în serviciul ei. Se mai gîndea că băiatul trecuse peste marele prag, senin și fără deziluzii. Și că, nefăcînd nici o greșeală de pilotaj, dispăruse în stare de grație. Fusese doar mîna fatalității, sau, mai curînd, a acelei divinități al cărei suflu Mermoz îl simțise în Anzi, pe platoul condorilor, și al cărei chip îl zărise, după ce scăpase de Ceaunul-cu-Negreală, reflectîndu-se în Atlanticul poleit de lună. S-a supus vrerii acesteia și a jurat să o slujească din ce în ce mai bine, din ce în ce mai temerar și, deoarece pretindea atîtea vieți, fie ca viața lui să fie întotdeauna oferită exigențelor ei. Erau demult apuse vremurile cînd ezita între o femeie și zbor. Sacrificiul vieții sale familiale se consumase.

Într-adevăr, dacă această moarte s-a încadrat, pentru Mermoz, într-o ordine lumească pe care o acceptase demult și a cărei crudă și nobilă armonie o percepea, soția s-a revoltat. Îl adora pe tînărul său frate. Printr-o firească substituție, a acuzat aviația de durerea pricinuită și, ca reprezentant al acesteia, pe Mermoz. El fusese cel care, prin viața sa, prin exaltarea sa, prin deificarea zborului îl fascinase pe băiat. El fusese cel care aplaudase ideea de a se angaja. Și, în sfîrșit, el era cel care găsea acceptabil acest oribil accident.

Poate că aceste cuvinte n-au fost pronunțate tocmai așa, dar ele au existat în lacrimi, în atitudini, în întreaga atmosferă ce s-a țesut în jurul celor doi. Pentru tînăra femeie, tot ce-i amintea de aviație i-a devenit odios. Deja aceasta din urmă se dovedise o rivală atotputernică atunci cînd era vorba de soț ; acum îi răpise și fratele. Mermoz a suferit cum nu mai suferise niciodată. Înțelegea că durerea o asmuțise pe nevasta sa împotriva aviației. O în-

ţelegea însă cu mintea şi nu cu inima ; pe-a lui, zeiţa înaripată continua s-o umple. Ei îi aparţineau toate gesturile sale, toate gîndurile. Şi nu putea face nimic ca să împărtăşească durerea unei fiinţe pe care o iubea cu o tandreţe infinită cît timp această durere îmbrăca veşmintele urii împotriva aviaţiei pe care o iubea şi mai mult. A înţeles definitiv că e născut să se închine în faţa unui singur altar. Şi-a reproşat că este dur. Dar, în acelaşi timp, n-a vrut să renunţe la această duritate.

Pe ruta Casablanca-Dakar sau pe cea de la Marsilia la Alger, Mermoz îşi redobîndea echilibrul.

„Am cunoscut, scria el pe atunci, tortura setei în deşertul Arabiei, după ce îmi luase avionul foc în zbor. Am cunoscut captivitatea maură, strînsoarea Cordilierei Andine, pana în pădurea virgină din inima Braziliei, coborîrea cu paraşuta după sfărîmarea în aer a avionului la Toulouse, pana din Atlanticul de Sud, amerizarea pe timp de furtună pe Mediterana. Ce-aş mai putea cunoaşte acum în plus ? Nu-mi pierd timpul cu astfel de întrebări, şi-mi zic doar că viaţa e frumoasă şi că e bine s-o trăieşti... Că-s tare nefericiţi cei care nu-şi iubesc meseria aşa cum mi-o iubesc eu şi nu ştiu nici să extragă, nici să aprecieze toate senzaţiile sănătoase şi viguroase, toate impresiile puternice şi magnifice pe care ea le dăruie celor ce-o iubesc."

Este cu adevărat admirabil că, în vîrtejul atîtor nenorociri, lui Mermoz îi era de ajuns să ia în mîini comenzile unei maşini zburătoare ca să regăsească asemenea accente.

Atlanticul rămînea însă obsesiva sa pasiune. Îşi făgăduise să-l includă Liniei sale ; o va face, orice şi oricine i-ar sta în cale.

O reuniune oficială i-a stîrnit şi mai mult dorinţa. Italo Balbo, mareşal al Aerului al Italiei i-a invitat la Roma pe

toți cei care, indiferent de națiune, traversaseră Atlanticul, fie pe la nord, fie pe la sud. Printre invitați, Mermoz nu era nici cel mai glorios, nici cel important. Și totuși, chipul și ardoarea sa au dominat asistența. Balbo l-a remarcat și l-a tratat ca pe un prieten, de la egal la egal. S-au despărțit legați printr-o afecțiune din cele mai frumoase. Mermoz a vizitat școala aeriană de la Ortebello, un soi de lăcaș de cult al aviației. A văzut grija și dragostea cu care Italia își înconjura piloții, uzinele model, a constatat efectele unei politici îndrăznețe și pragmatice în materie de construcții aeronautice. Cînd s-a întors în Franța, încăierarea în jurul Aeropoștalei se transformase în scandalul cel mai mocirlos.

Nu încape îndoială că Marcel Bouilloux-Laffont ar fi sfîrșit prin a ieși biruitor, dacă fiul său cel mare n-ar fi avut o inspirație fatală. I-a acuzat pe adversarii tatălui său că s-au vîndut Germaniei, pretinzînd că ar avea dovezile necesare. A început un proces. Dovezile s-au dovedit a fi false. O adunătură de escroci, de falsificatori, de agenți dubioși, de spioni și contraspioni, de șantajiști, de aristocrați declasați, de prieteni trădători au depus în defavoarea fiului. Acesta și-a plătit greșeala cu doi ani de închisoare. De data aceasta, Aeropoștala fusese rănită mortal. În timpul dezbaterilor care au durat cîteva săptămîni, Mermoz, care-și închipuise că explorase pînă la fundul fundurilor smîrcurile ființei omenești, a cunoscut ceva și mai jalnic.

Pînă atunci, cînd simțea că se înăbușe prea tare, cînd nu mai putea zîmbi sincer cucoanelor încărcate de bijuterii și acorda interviuri ziariștilor care-i denaturau spusele și făceau ca pînă și cele mai frumoase amintiri să-i devină odioase, pleca să respire aerul Liniei și reînvia. S-a întîmplat însă ca pînă și oamenii Liniei să fie intoxicați de miasmele care se degajau din mlaștina în care se înnămo-

lea Aeropoștala. Cei pe care mîna inflexibilă a lui Daurat îi lansase și-i menținuse pe o cale dură, mortală, dar strălucitoare și dreaptă, s-au simțit brusc fără cîrmă și fără cîrmaci. Mai întîi două persoane, apoi patru, apoi șase s-au apucat să dea ordine. S-au format clanuri și, o dată cu ele, au apărut ambiția, interesele, ura. Daurat, Dautry, Serre, Cangardel, fiecare și-a avut partizanii săi. Și dacă ei luptau cu îndîrjire pentru principii uneori opuse, mărunții subalterni, ratații, turnătorii din naștere, pescuitorii în ape tulburi, se simțeau în largul lor. Se împroșcau cu lături, se spionau, se denunțau. A intervenit și politica. Piloții, îndopați cu minciuni, îmbătați cu insinuări infame, au pierdut tot respectul, toată încrederea în cei care-i conduceau.

Oare ca să ajungem aici, se întreba Mermoz, a fost nevoie ca Pallierès să moară, ca Gourp să agonizeze ros de cangrenă, ca Erable să fie asasinat, Erable din care nu mai găsise decît un smoc de păr în nisipurile lui Rio de Oro ? Pentru așa ceva a trebuit ca Delaunay să aibă mîinile arse, ca Lécrivain să piară în mare, ca Pranville și Négrin să moară înecați, ca Hamm și Barbier, acești doi camarazi atît de buni, să se sfărîme, în urmă cu șase luni, pe coasta Braziliei, ca avizoul *Aeropaștal J* să se scufunde în timpul unei furtuni cu 40 de oameni la bord ? Să înnebunești, nu alta !

Neputincios, Mermoz privea cum se fărîmițează, cum se spulberă spiritul Liniei la fel cum se sfărîmase în bucăți deasupra cîmpiei toulousane avionul care-l ținea ferecat de metalul său. Atunci însă nu încercase nici pe departe groaza care l-a cuprins constatînd cum totul crapă, cum totul se descompune în supremul său refugiu, în adevărata sa familie.

„În acest moment, scria el bunicilor, mă simt lipsit complet de curaj. Mi-ar trebui două luni, petrecute un-

deva, într-un fund de țară, singur, singurel. Din fericire, bucuriile pe care mi le dă meseria se reîmprospătează. Dar dacă n-ar exista ele, ar trebui să plec departe de tot ca să evit prăbușirea."

Ca să pună capac la toate, Mermoz a constatat la una din probele lui Bernard că aparatul vibrează și se deformează în zbor. Constructorul nu mai avea bani. Ministerul refuza cel mai mic sprijin. Iar el, Mermoz, era ruinat, dator vîndut, fără o lețcaie.

Trecuseră treizeci de luni de cînd, pescuit de *Phocée*, privise cum dispare în valuri *Contele de La Valux*. Ca să cucerească Americile îi trebuiseră doar douăzeci.

Să se fi oprit oare acea traiectorie fără cusur, acel suiș magnific pe care-l urmase din Spania pînă la clarul de lună de la ecuator ? Mermoz n-o putea crede. Întreaga sa ființă refuza așa ceva. Dar poate că, în ciuda acestui refuz, îndoiala ar fi sfîrșit prin a-l doborî, dacă la finele anului 1932 nu l-ar fi întîlnit pe Couzinet.

În manualele școlare istoria lui René Couzinet ar fi putut sluji drept ilustrație clasică pentru pățaniile unui inventator de geniu. Provenit dintr-o familie modestă, Couzinet și-a terminat studiile la Școala de Arte și Meserii. Serviciul militar și l-a făcut la aviație ca sublocotenent-observator. La Bourget *, unde a fost afectat, tînărul inginer a schițat planurile unui avion de tip nou. De atunci, din acele îndepărtate vremi, concepția sa fundamentală n-a variat. El s-a gîndit că ceea ce amenința în primul rînd securitatea zborului era pana mecanică și că este necesar să existe în permanență un motor de rezervă. Pornind de la acest principiu, el a radiat din mintea sa toate aparatele cu un

* Le Bourget, o suburbie situată în partea de nord a Parisului, centru de construcții aeronautice și, multă vreme, principalul aeroport al Franței (N.T.).

singur organ de propulsare. Soluția problemei era avionul plurimotor. Iar motoarele trebuiau să posede o asemenea putere încît, dacă unul din ele se oprește, aparatul să-și poată continua zborul. Era teoria excedentului de putere. În plus, construcția interioară a noii mașini trebuia să permită mecanicului aflat la bord să ajungă la organul avariat și să-l repare în timpul zborului.

După reflecții și calcule, sublocotenentul Couzinet s-a oprit la formula trimotorului. De atunci, toți constructorii de avioane din lume au evoluat în acest sens, copiind, într-o măsură mai mare sau mai mică, metoda.

Cînd a părăsit regimentul ca să revină la viața civilă, Couzinet avea 24 de ani. Părea însă și mai tînăr din pricina subțirimii sale, a unei piei foarte albe, a unei expresii simple și directe a feței. Nu poseda un franc. Nu avea nici o relație. Și totuși, voia să construiască un trimotor.

Un altul în locul său ar fi dus planurile unei uzine solide, dispunînd de mijloace financiare puternice, avînd contracte cu Statul. Lui Couzinet nici nu i-a trecut prin minte. Avusese o idee. Lui îi revenea deci să-i dea viață, fără fonduri și fără sprijinitori influenți. Era o nebunie. Dar cine ar putea stabili vreodată frontiera care separă nebunia de credința într-o cauză ? Deseori, nebuni dintr-aceștia fac ca lumea să pășească înainte.

Couzinet credea atît de tare în concepția sa, ființa lui respira atîta ardoare, atîta probitate, încît încrederea lui a fost molipsitoare. Mallet, hotelierul său, pilot de război, și camarazii din fosta sa escadrilă l-au susținut primii cu modestele lor resurse. Propagandiști voluntari, și-au sîcîit toți prietenii. Din aproape în aproape, flacăra a cîștigat teren în lumea măruntă. Couzinet a putut constitui o societate și s-a apucat de treabă. În 1927, avionul ieșea pe porțile micii sale uzine de pe insula Jatte de la Neuilly. Se

numea *Arc-en-Ciel (Curcubeul)*. După perioada normală de probe, pilotul Drouhin urma să încerce la bordul său parcursul Paris—New York. La primele teste avionul s-a dovedit o minunăție, mai rapid ca oricare din contemporanii săi. Într-o dimineață însă, cei prezenți pe terenul de la Orly au văzut un mare trimotor dezechilibrîndu-se și prăbușindu-se. Era *Curcubeul*. Drouhin a fost extripat, agonizînd, din sfărîmăturile lui.

După numai trei săptămîni, Bokanowski, ministru al Comerțului, de care depindea pe atunci și aviația civilă și care promisese să-l susțină pe Couzinet, pierea la Paris într-un accident de avion.

Couzinet a făcut rost de niscaiva fonduri de pe la prieteni și de la noii săi comanditari. S-a reapucat de treabă. Lucrătorii și colaboratorii săi cei mai apropiați erau cuprinși de aceeași văpaie ca și el. Acest om avea o putere de convingere care-i incendia pe toți cei ce veneau în contact cu el. Într-o seară însă și-a zis că trebuie să renunțe. Casa de bani era goală. A doua zi îl așteptau scadențe implacabile. Odată terminată ziua de muncă, s-a dus să ia un aperitiv la *Lorraine*, în piața Ternes, local al cărui obișnuit era. Ca de obicei, patronul s-a instalat la masa lui ca să mai schimbe o vorbă. În ciuda tuturor strădaniilor, Couzinet îi răspundea anapoda.

— Ți s-au înecat corăbiile ? l-a întrebat patronul faimoasei braserii.

— Trebuie să închid dugheana, a răspuns Couzinet.

— De ce ?

— Sînt lefter.

— Ah, da ? a zis patronul.

Și a achitat scadențele.

Cel de al doilea *Curcubeu* era pe punctul de a fi gata. Pierre Carretier, noul pilot al lui Couzinet, visa de pe

acum la zborul care-l aștepta. Uzina a luat foc, cu aparat cu tot.

Couzinet a găsit atunci sprijin financiar la Banca Cooperativelor. Cel de al treilea *Curcubeu* a fost terminat. Carretier a trecut la probe. Serviciile tehnice, întotdeauna temătoare cînd era vorba de o noutate * le-au făcut o mie și una de greutăți. Couzinet le-a depășit. O tentativă reușită, un record bătut și Ministerul Aerului va fi silit să contracteze comenzi importante. Va putea să-și tragă sufletul, va putea munci după pofta inimii, va putea pune la punct puzderia de idei care-i roiau prin creier. Era nevoie de un singur raid, de un unic succes. Couzinet le-a propus lui Raoul Dautry, funcționar superior desemnat de către Stat drept lichidator al Aeropoștalei și lui Verdurand, unul din administratorii ei, să facă legătura dintre Europa și America folosind *Curcubeul* și urmînd traseul obișnuit al Liniei. Cei doi au acceptat oferta și l-au indicat pe Mermoz drept pilot.

Pentru nimic în lume, a ripostat Couzinet. Nu-l cunosc pe Mermoz și n-am nimic împotriva lui. Dar nu vreau o vedetă pentru acest voiaj. Nu-i vorba de o performanță spectaculară, iar prezența lui Mermoz la comenzile aparatului i-ar conferi tocmai acest caracter. Aici e nevoie de un pilot de linie anonim. Opinia publică trebuie obișnuită cu ideea că traversarea Atlanticului, cu mijloacele de care dispunem, nu are în zilele noastre nimic extraordinar. Drept cea mai bună dovadă, pilot va fi Carretier iar eu voi merge în chip de pasager.

Dautry l-a pus la curent cu cele discutate pe adjunctul său Helbronner, secretar-general al Aeropoștalei. Acesta din urmă, un bărbat tînăr și entuziast, avea un adevărat

---

* „Noutatea" aceasta data de 7 ani, dar concepția sa originală era într-atît de exactă încît *Curcubeul* continua și acum să fie aparatul comercial cel mai rapid din toată aviația franceză (N.A.).

cult pentru Mermoz. Fără să comunice nici unuia, nici celuilalt planurile sale, Helbronner i-a invitat pe Couzinet și pe Mermoz să petreacă un week-end la Touquet. La sfîrșitul acestuia, Couzinet declara :

— Nu vreau alt pilot decît pe Mermoz.

Se născuse o magnifică prietenie, aliaj de înțelegere și respect reciproc. Cum ar fi putut fi altfel ? Aveau același ideal, aceeași puritate, același dezinteres, aceeași sacră pasiune. Se completau în grandioasa misiune care-i aștepta ; formau un duo în lupta împotriva lenei birocratice, a sforăriilor de culise, a cupidității, invidiei și fricii. Nici nu era prea mult pentru geniile lor conjugate. Fără Couzinet, Mermoz ar mai fi rătăcit multă vreme prin defileele desperării ; fără Mermoz, Couzinet n-ar fi văzut *Curcubeul* triumfînd în sfîrșit.

De luni și luni de zile Mermoz nu mai afișase un chip atît de radios.

— De data asta nu mă înșel, mi-a declarat el. De data asta e sigur. Am un avion — și ce avion ! — pentru Atlantic. Face peste 200 de kilometri pe oră la viteza de croazieră. Are o rază de acțiune enormă. O securitate excepțională. După o primă demonstrație dus-întors, Couzinet o să capete comanda unei serii întregi. Curierul aerian se va face săptămînal în ambele sensuri. Linia va fi salvată.

La fiecare din întîlnirile noastre, Mermoz nu făcea altceva decît să-mi vorbească despre *Curcubeu*, să-i laude performanțele, să se exalte la gîndul viitoarei traversări. O aștepta de trei ani.

Ascultîndu-l, visam să plec cu el. Proiectasem adesea să explorăm împreună, pe calea aerului, o regiune necunoscută, Arabia de pildă, sau Amazonia, ori deșerturile Mongoliei. Ne împărtășeam unul altuia visele noastre cele mai frumoase și căutam mijloacele prin care să le realizăm. Ajunsesem să ni se pară că sînt aievea și prelungeam,

de bună voie, jocul. În sinea noastră însă, știam prea bine că nu-s decît himere. Dar iată că noul *Curcubeu* îmi oferea posibilitatea să zbor împreună cu Mermoz pe deasupra Oceanului, a pustiurilor, a pădurilor virgine.

Pe lîngă o asemenea speranță, toate celelalte preocupări ale mele mi s-au părut derizorii. Mi-am deschis sufletul lui Mermoz.

— Ar fi minunat, a exclamat el. O să-ți fac cunoștință cu Couzinet și cu pilotul lui.

Am convenit să ne vedem săptămîna următoare.

La ora stabilită nu i-am găsit nici pe Mermoz, nici pe Couzinet. Cineva însă m-a prins în brațe, strigînd :

— Ce bine am făcut venind înaintea ălorlalți !

Incredul, ascultam această voce sonoră și bolovănoasă, cu accent tulusan, priveam chipul acesta bun și leal, vedeam cicatricea de pe obraz. Să fi fost oare cu putință ?... Escadrila 39, escadrila Iepurașilor... Champagne... Tranșeele germane... Obuzele care explodau în jurul avionului nostru... Primul meu pilot în cerul inamic... El era... Carretier. Carretier care a fost de două ori reformat, care s-a reangajat de două ori și care doborîse 4 avioane inamice.

— Ce faci aici ? am exclamat eu într-un tîrziu.

— Iau masa cu tine, cu Mermoz și cu Couzinet, mi-a răspuns camaradul meu de front.

— Păi... și Carretier de pe *Curcubeu* ?

— El și cu cel de la escadrila 39 fac una și aceeași persoană, mi-a răspuns cu hohotul lui de rîs pe care l-am recunoscut de îndată.

Mi-a istorisit cursul pe care l-a luat existența lui din momentul despărțirii noastre. A rămas în aviația militară, a făcut campaniile din Siria și Maroc, apoi, avansat la gradul de căpitan, și-a cerut retragerea ca să poată munci împreună cu Couzinet, al cărui suporter fanatic

era. De altfel, aceleași sentimente începea să le aibă și față de Mermoz.

— Dacă ai putea veni cu noi, mi-a spus Carretier, am face un echipaj grozav. Îți amintești cînd...

Mermoz ne-a găsit răscolind istorii de demult. Apoi a sosit și Couzinet. Avea aerul unui licean care a crescut prea repede. Un ten foarte palid. Obrajii supți. Ochii extrem de strălucitori. Manierele îi erau fruste, simple, un pic agresive. El le exagera în mod vizibil bruscheța. Abia mai tîrziu am înțeles că o făcea din timiditate și ca să-și ascundă lipsa de dezinvoltură, consecință a unicei, devorantei, exclusivei sale preocupări de monoman genial. Dar în seara aceea, mărturisesc, Couzinet m-a scos din sărite. N-a vorbit decît despre tehnică aeronautică, performanțe, profile, materiale de construcție, rezistență, puterea motorului. Mi se părea că n-are nimic uman în el. Am încheiat seara la el în jurul unui soi de statui căreia îi spunea Artemisa și pe care-și odihnea ochii istoviți de calcule și desene tehnice. Persoana mi-a displăcut. Ne-am despărțit destul de rece. Totuși, a cerut ministerului permisiunea de a mă lua cu el. Refuzată.

La 16 ianuarie 1933, în zori, Mermoz, Carretier și Couzinet, avînd ca navigator pe căpitanul Mailloux, ca radiotelegrafist de bord pe Manuel și ca mecanic pe Jousse, au decolat de la Saint-Louis, în Senegal a cărui pistă era mai bună decît cea de la Dakar pentru un avion de anvergura și tonajul *Curcubeului*. În seara aceleiași zile, aterizau la Natal. Traversaseră Atlanticul în 14 ore, cu o viteză medie de 230 km/h.

Mermoz a revăzut Ceaunul-cu-Negreală, insula São Paulo, insula Noronha, capul São Roque și farul Regilor Magi. A atins solul Americii cu sentimentul unei resuscitări. Vîntoasele Oceanului, aerul largului, manevrele și ma-

gia zborului au spălat zoaiele pe care timp de treizeci de luni le văzuse maculînd omenirea. Împreună cu tovarășii săi condusese, de la un capăt la altul al traiectoriei prevăzute, aparatul comercial cel mai rapid din cîte avusese pe mînă și cel mai sigur. Acest trimotor ale cărui planuri datau de șapte ani, acest prototip construit în pofida a mii de piedici grație unei miraculoase perseverențe, reprezenta garanția victoriei decisive, regulate, banale, asupra Atlanticului. De pe acum, Couzinet se și apucase să calculeze modificările pe care avea să le aducă noii sale serii : o viteză sporită, o mai bună protecție împotriva diverselor pericole.

Cîteva zile mai tîrziu, *Curcubeul* pleca la Buenos Aires. A aterizat pe terenul de la Pacheco, amenajat odinioară prin grija lui Mermoz. Din nou, în întreaga Americă de Sud, s-a vorbit de aviația franceză. Era și timpul. Panamerican Airways își implanta pretutindeni liniile, urmînd chiar traseele lui Bouilloux-Laffont. Zeppelin-ul german lega regulat Germania de Brazilia. Siajul escadrilelor lui Balbo continua să se învolbureze. Catapulta de pe *Westphalen,* la ancoră în mijlocul Atlanticului, lansa hidroavioanele Lufthansei către ambele țărmuri ale Oceanului.

Cînd, în 1927, Bouilloux-Laffont și Daurat l-au expediat pe Mermoz în Argentina și cînd Pranville l-a primit, ei contau pe el nu numai ca pe un pilot excepțional, dar și ca pe un ambasador al țării și al Liniei lor. În 1933, Bouilloux-Laffont pierduse totul. Daurat nu mai conducea Aeropoștala. Pranville murise în serviciu comandat. Mermoz continua singur misiunea ce-i fusese încredințată.

Conștiința atîtor eforturi ruinate l-a privat însă de orice bucurie. O melancolie profundă l-a însoțit pe la toate ceremoniile de bun-venit.

Într-un mic studio în jurul căruia păștеau caprele, situat într-una din suburbiile Buenos Airesului, mi s-au proiectat cîteva bobine cinematografice. Erau consacrate so-

sirii *Curcubeului*. Mermoz vorbea. Vocea lui surdă, poticnită, prizonieră a peliculei, mi-a dat senzația că trăiește. Iar gravitatea, tristețea chipului său m-au îndurerat de parcă prietenul meu ar fi revenit pe neașteptate lîngă mine.

În ziua aceea, Mermoz i-a revăzut pe Etienne, Chaussette, Moulié și Collenot. N-a fost însă de ajuns pentru izgonirea fantomelor. Și-a amintit de prospețimea, de iluziile, de elanul și speranțele care-l însoțeau atunci cînd sosise ca să cucerească America, de munca bărbătească și sănătoasă, de bărbățeștile și sănătoasele chefuri, de nașterea marii sale iubiri.

A înțeles că-și lăsase tinerețea pe aceste meleaguri și că nu va mai fi niciodată fericit.

Mermoz și prietenii se aflau, deci, la *Tabaris*. Era unul din acele localuri de noapte care slujea, dar mai slujește și astăzi, drept tîrg al fetelor frumoase. Își datorează caracterul unui etaj cu separeuri și draperii ce pot fi trase. Aceste alveole oarbe și luminate discret din interior conferă unui loc dealtminteri banal un climat de tainică senzualitate destul de excitant. În jurul lui Mermoz sporovăiala era în toi, acoperită de sunetele orchestrei. El unul tăcea. O cută verticală îi brăzda fruntea înaltă. Vițele părului său lung se încolăceau pe după degetele cu care-și strîngea tîmplele. Cunoștea bine *Tabaris*-ul. Aici îl aștepta, fremătînd de nerăbdare, prietena sa, dansatoarea franceză cu brațe sculpturale și cărnoase cînd revenea din Paraguay ca să se lanseze la asaltul Anzilor. Ce simplă, limpede și ușoară era pe-atunci viața. Ce... Brusc, Mermoz a tresărit. Își zărise fosta amantă. O față veștejită, un corp golit de sevă, buze nedemne să poarte zîmbetul pe care, odinioară, îl cunoscuse...

Mermoz s-a răsucit spre Couzinet care ședea alături.

— O îmbarcăm ? a întrebat el cu glas de nerecunoscut.

La început, Couzinet n-a priceput despre ce-i vorba.

— O îmbarcăm ? a repetat nerăbdător Mermoz.

Vechii săi camarazi care-și aminteau de crizele lui de amărăciune s-au grăbit să comande o jumătate de duzină de sticle. Chiolhanul s-a încins la masa lor și mai tare. Couzinet, care cînta la vioară ca amator, s-a dus și a împrumutat instrumentul orchestrei. În seara noului său triumf, Mermoz a plîns ca un copil neconsolat.

Curcubeul s-a întors la Natal.

Aici, o dificultate vremelnic de nedepășit a interzis plecarea spre Africa. Dacă starea terenului îngăduise trimotorului să aterizeze, gol fiind, și să-și ia apoi zborul cu o încărcătură redusă, el nu mai permitea desprinderea de sol a celor cincisprezece tone cît cîntărea *Curcubeul* pregătit pentru croaziera sa transatlantică. Trebuia așteptată refacerea aerodromului și a pistei. O treabă care a reclamat aproape patru luni.

În timp ce se porneau lucrările, Mermoz s-a îmbarcat pentru Franța. La Paris a aflat că Aeropoștala urma să dispară și că toate companiile aeriene — Air Union, Franco-Română, Air Orient, Farman — aveau să fie înglobate într-o societate unică, controlată de Stat. În cadrul noului organism i se rezervase un post important.

— Voi continua să pilotez ca și înainte, a răspuns el, și ca pilot de linie.

Pentru el nu exista decît una singură : Linia.

Atlanticul rămînea problema crucială. Toate gîndurile lui Mermoz se învîrteau în jurul soluționării ei.

Pentru diminuarea riscului, scurtarea traseului peste apă, și pentru a permite unor avioane mai ușoare și mai rapide traversarea, i-a venit ideea de a folosi un releu natural : insulele Capului Verde. Ocolul nu era prea mare și

utilizarea acestui arhipelag reducea substanțial zborul fără escală pe deasupra apei.

Couzinet construise un mic trimotor, *Biarritz*, pe care-l pilota Charles de Verneilh și la bordul căruia acesta zburase pînă la Nouméa. La 20 martie, Mermoz și Verneilh au decolat de pe Bourget și au aterizat la Saint-Louis, în Senegal. La 25 martie au plecat spre Capul Verde, au fost primii oameni zburători pe care i-au văzut negrii din obscura insuliță Maio, au reperat un teren și, în aceeași zi, s-au înapoiat la Saint-Louis. Apoi, Mermoz a plecat la Dakar și, de aici, la Natal unde-l aștepta *Curcubeul*.

Deoarece pista de decolare nu putea fi gata pînă la luna plină din aprilie, traversarea a fost amînată pentru luna plină din mai. Mermoz a luat avionul poștal, a plecat la Rio, a petrecut cîteva seri plăcute cu prietenul său Joméli, după care l-a însoțit pe Marcel Reine la *fazenda* acestuia. Era o proprietate imensă, situată în zona muntoasă din interiorul țării, cu văi, coline și junglă, pe care Reine o dobîndise pentru cîteva mii de franci. Venea uneori să se odihnească aici după zboruri, dar, mai ales, după viața sa nocturnă atît de agitată și zgomotoasă încît vecinii săi brazilieni ajunseseră să tragă cu revolverul în ferestrele sale ca să mai potolească bacanala. Cei doi s-au plimbat călare de-a lungul și de-a latul *fazendei*, pe care, de altfel, Reine n-a izbutit niciodată s-o exploreze în întregime.

Am petrecut și eu o zi în acest paradis primitiv. Reine „făcea" de trei ani Cordiliera Andină. Caii pe care-i încălecase împreună cu Mermoz reveniseră la starea de sălbăticie.

Sigur, revenind la Natal, Mermoz era nerăbdător să ia din nou în mînă comenzile *Curcubeului*, dar această nerăbdare nu avea nici intensitatea, nici, mai ales, caracterul celei care-l mistuise tot în acest oraș, între traversările

Contelui de La Vaulx și în așteptarea momentului cînd, după cincizeci și trei de încercări, a izbutit să desprindă hidroavionul de pe suprafața lagunei Bonfim. Ceea ce precipita astăzi gîndurile lui Mermoz spre Franța nu mai era elanul unei inimi naive, clocotind de speranțe. Vroia să se întoarcă în țara lui din rațiune și din sentimentul datoriei. Știa că e nevoie de el. Linia sa era amenințată. Purta pe umeri povara unei opere imense, testamentul nescris al atîtor morți. Nu părăsea însă fără păreri de rău un pămînt care fusese totdeauna pentru el fecund și generos. Îndrăgise tristul port al Natalului, căsuțele sărăcăcioase spoite cu ocru, galben și roz, nostalgica și febrila istovire a locuitorilor de aici, clipirea vesperală a farului Regilor Magi. Îndrăgise deasemeni vizitele zilnice la aeroportul situat la 30 de kilometri de oraș, pista numai gropi, hîrtoape și bolovani peste care lansa mașina Aeropoștalei în așa fel încît pînă și încercații săi coechipieri se agățau de caroserie și implorau milă.

Erau prezenți și Couzinet și Carretier și Mailloux și Manuel. Li se alăturase și un pasager neprevăzut, salvat de pe un iacht ce s-a scufundat revenind din Amazonia : Paul Bringuier, celebru reporter și prieten de-al lui Mermoz *. Fiind departe de Paris i s-a putut promite un loc în avion. Jousse, mecanicul, se îmbolnăvise și se întorsese în Franța așa că Mermoz l-a înlocuit cu Collenot.

— Bătrîne, de aici încolo vom „face" adesea Atlanticul împreună, i-a spus el.

— Sper, domnule Mermoz, a răspuns Collenot care tocmai se căsătorise.

Înainte de a porni la drum, *Curcubeul* avea nevoie de îngrijiri speciale. Hangarele Aeropoștalei se dovediseră

---

* A scris o admirabilă relatare a drumului de întoarcere publicată în *Zborurile mele*, o culegere postumă a scrierilor și conferințelor lui Jean Mermoz (N.A.).

prea mici pentru dimensiunile sale. Petrecuse multe zile și nopți sub cerul liber. Arșița, trîmbele diluviene, veșnica umezeală a tropicelor își desăvîrșiseră opera. Fiind prototip, nu existau piese de schimb. Au trebuit fabricate pe loc. Barrière, directorul exploatării din America de Sud, succesorul lui Pranville, inginer de elită, minunat camarad, mic de stat, bine legat, cu o coamă leonină, fredonînd tot timpul cît muncea, a sosit personal ca, împreună cu Collenot, să conducă echipa de mecanici. Pe 15 mai totul era gata. *Curcubeul* a decolat noaptea, desprins de Mermoz de sol la numai cîțiva metri de focurile de baliză.

Cîteva clipe, fascicolul de lumină al Regilor Magi a însoțit trimotorul argintiu. Apoi, ocolind Ceaunul-cu-Negreală și făcînd cu schimbul la comenzi, Mermoz și Carretier au condus *Curcubeul* fără incident pînă la vreo 800 de kilometri de coasta Africii. Atunci radiatorul motorului stîng a plesnit. Folosind tunelul care conducea la cele trei motoare ale *Curcubeului* — una din caracteristicile formulei Couzinet — Collenot s-a strecurat pînă la locul avariei și a încercat să astupe spărtura. Pana era ireparabilă. Collenot însă nu s-a întors în cabină pînă n-a avut opărită toată partea stîngă a corpului. S-a impus oprirea motorului. Cu cele două rămase, Mermoz a săvîrșit un nou miracol. Zburînd mai mult pe aripa dreaptă ca să echilibreze aparatul, ba reducînd turația motoarelor, supuse acum la un efort suplimentar, ba ambalîndu-le atunci cînd simțea că masiva mașină pierde din forță, ghicind și prevăzînd totul, luptător herculean ce părea că e însăși o parte a aparatului rănit, el a ținut *Curcubeul* în aer, cu mușchii și intuiția sa, pînă au ajuns la Dakar. Asta s-a întîmplat noaptea. Sistemul de trei motoare, ideea fixă a lui Couzinet, a salvat avionul și șapte vieți.

Cu o săptămînă înainte, un echipaj al Aeropoștalei, compus din Emler, Riguelle și Guyomar, pierise în Spania.

Curcubeul a aterizat la Bourget salutat cu aplauze și discursuri. Mermoz și Couzinet au fost sărbătoriți. Ziarele le-au publicat portretele și impresiile. Au fost o groază de ceremonii pentru a celebra victoria unui aparat de care, cu cîteva luni în urmă, tehnicienii ministerului își mai băteau încă joc și pe care l-ar fi copleșit cu disprețul lor dacă, în cursul unei călătorii de 20.000 de kilometri, ca urmare a unui accident stupid și imprevizibil, de pildă un cauciuc care explodează sau o suspensie care cedează, el s-ar fi sfărîmat decolînd de pe un teren impropriu. Într-un cuvînt, lucrurile se prezentau atît de bine încît Mermoz și Couzinet au fost convinși că, fiecare în domeniul lui — iar aceste două domenii se confundau prin rezultatul scontat — au cîștigat partida. Era cu neputință, gîndeau ei, ca după asemenea dovezi să nu se comande o serie de trimotoare ameliorate, iar cu aceste trimotoare să nu se înceapă serviciul regulat pe deasupra Atlanticului.

Dar, după cupele de șampanie și marile cuvinte, n-a mai urmat nimic.

Erau mai multe explicații.

O companie aeriană unică, purtînd sonora denumire de Air France, le absorbise pe toate celelalte. O nouă conducere, un personal nou și noi metode. Trebuiau găsite locuri pentru constructorii și administratorii vechilor linii independente. Trebuiau preluate directivele Statului. Trebuia cîrmit, cînd la dreapta, cînd la stînga, în funcție de orientările politice și ținut seama de interesele puternicelor societăți reprezentate în această întreprindere. Ca o consecință fatală, birocrația și-a înmulțit angrenajele. Funcționarii au luat locul foștilor conducători de oameni. Se prea poate ca această transformare să fi fost inexorabilă. Se prea poate ca ea să fi răspuns legilor vremurilor noastre. Dar odată cu ea pierea o epopee, al cărei ultim bard și ultim paladin avea să fie Mermoz.

Cu atîtea schimbări și cu atîta vînzoleală de păreri, de oameni și de interese, soluția pe care zborul *Curcubeului* părea s-o impună în mod automat a fost amînată. Tehnicienii timorați au săltat capul. Avarii au început să vorbească de economii. Concurenții s-au străduit să-și plaseze materialele, iar unii dintre ei făceau parte din Consiliul de administrație al Air France. Așa s-au scurs cîteva luni. Mermoz și Couzinet bîntuiau redacțiile, birourile, ministerele, culoarele Camerei. Cînd desperați, cînd furioși, ei arătau urgența, necesitatea imperioasă de a se întreprinde ceva. Nemții erau pe punctul de a bate liniile franceze, deși acestea aveau asupra lor un avans de patru ani. Neposedînd aparate cu o suficientă rază de acțiune ca să poată traversa Atlanticul, ei născociseră ideea unei nave ancorate în mijlocul Oceanului. Hidroavioanele Lufthansei amerizau lîngă ea, făceau plinul, după care își reluau zborul, catapultate de pe punte.

„Acceptați ca Franța să se lase distanțată și de data asta ?" strigau Mermoz și Couzinet diverșilor responsabili.

Distanțată ! Dacă n-ar fi fost decît asta. Capitularea, iată ce se pregătea în sferele înalte.

Ministrul Aerului era pe atunci Pierre Cot. Mermoz, în ciuda aversiunii pe care i-o stîrneau tendințele demagogice ale lui Cot și a faptului că preocupările lui politice prevalau asupra celor legate de aviație, i-a arătat întotdeauna înțelegere și simpatie pentru curajul său fizic, pentru tinerețea și simplitatea lui și, mai ales, de asta sînt sigur, pentru că, fiind ministru, a învățat să piloteze. Anumite intenții însă nu le putea tolera nimănui. Or, Pierre Cot concepuse un plan vizînd căsătoria între Air France și Lufthansa. Acest mariaj corespundea unei anumite teorii de ultimă oră, constînd, cum se spunea pe atunci, din internaționalizarea problemelor. De vreme ce

compania germană se oferea să asigure serviciul aerian transatlantic, să i se lase această sarcină. În contrapartidă, ea va utiliza parcursul francez prin Spania și Casablanca-Dakar. Cheltuielile vor fi astfel reduse la jumătate, iar beneficiile împărțite. Această combinație s-a numit Pool.

Consiliul de administrație al societății Air France s-a raliat fără dificultate proiectului care reducea efortul și sporea dividentele.

Exista însă un om care nu voia să se împlinească ceea ce acceptaseră, deciseseră, ratificaseră companiile care dețineau monopolul exploatării aeriene în Franța și Germania, miniștrii și cancelariile acestor două mari națiuni. Era Mermoz.

Cum adică, Bréguet-urile 14 zburînd în tandem, maurii învinși, setea biruită, noaptea învinsă, învinși Anzii, dominat Oceanul, zecile și zecile de morți, o magnifică istorie forjată din acte de eroism și toate astea ca acum să se cedeze locul, să fie coborît steagul, să se dezerteze din locul cel mai primejdios, cel mai ispititor, Atlanticul ?

Mermoz a avut impresia că aude trîmbițele judecății de apoi. Îl numiseră pilot-șef al liniilor sud-americane. Și acum îi cereau să ratifice această trădare !

Diverse persoane cu spirit practic îl sfătuiau :

— Sînteți victima unei imaginații excesive, a unor preocupări sentimentale demodate. Fiți realist. Pool-ul acordă toate interesele. Aviația a intrat într-o fază comercială în care inima nu mai are ce căuta.

— Nu-i adevărat, striga Mermoz, nu-i adevărat ! Astăzi aviația este un simbol, e semnul vitalității unei națiuni, e măsura capacității ei de eroism. E stindardul care flutură în vîrf de catarg. Investim miliarde în companiile maritime, numai și numai de dragul prestigiului nostru. Ca să trecem Atlanticul, eu și camarazii mei cerem mult mai puțin.

Instinctul lui Mermoz a fost mai clarvăzător decît raţiunile înţelepţilor. Astăzi, totul o demonstrează.

Între timp, decretul privind Pool-ul aştepta pe biroul lui Pierre Cot semnătura.

Revolta lui Mermoz, pe care ministrul îl admira şi-l iubea sincer, îl făcea pe acesta din urmă să ezite. Şi iată ivindu-se zorii zilei de 6 februarie 1934.

Guvernul este, după cum se ştie, măturat de o violentă mişcare populară. Îl înlocuieşte cabinetul Doumergue, portofoliul Aerului fiind încredinţat generalului Denain. Noul ministru era fostul şef al lui Mermoz în Levant. Atît în Siria, cît şi mai tîrziu, a avut faţă de acesta o atitudine plină de bunăvoinţă. De aceea, Mermoz a fost încredinţat că un moderat, un patriot, un general nu va semna decretul elaborat de serviciile lui Pierre Cot. Dar generalii, cînd se amestecă în politică, sînt, de cele mai multe ori, şi mai poltroni decît cei mai molîi politicieni. Denain a găsit pe masa sa de lucru proiectul Cot. Nu era el responsabilul. Trebuia doar să-l ratifice. O simplă semnătură... şi atîtea persoane importante ar fi satisfăcute...

Scîrba lui Mermoz pentru potentaţii zilei n-a mai cunoscut margini. Că ţineau de dreapta, că ţineau de stînga, toţi erau o apă şi-un pămînt. Pînă şi şeful său... Cui să se adreseze ? Cum să agite opinia publică, cum să facă auzit strigătul Liniei, al celor vii şi al celor morţi ? Presa... Ea singură, poate...

Mermoz a încercat. Aproape pretutindeni a simţit conspiraţia tăcerii. Erau în joc mari interese şi mari influenţe politice. Totuşi, în acest mediu, Mermoz avea doi prieteni. Sînt mîndru de a fi fost unul dintre ei, deşi participarea mea la această luptă a avut un rol secundar. Loviturile de răsunet i-au aparţinut lui Jean Gérard Fleury. Nici el, nici eu nu speram să reuşim. Ce reprezentam noi într-un

conflict atît de amplu ? Ne eliberam doar conştiinţa şi îl urmam pe Mermoz. Atîta tot. Laşitatea oamenilor era însă aşa de mare încît, acolo unde Jean Mermoz eşuase, cîteva articole ale unui ziarist, destul de obscur la acea vreme, au fost decisive. Generalului Denain i s-a făcut frică şi n-a mai semnat Pool-ul. Cînd Fleury şi cu mine am aflat de această victorie, jena ne-a fost la fel de mare ca şi bucuria.

Mermoz însă nu şi-a pierdut timpul cu analiza sentimentelor. Oceanul fusese restituit Liniei. Fiecare minut devenea preţios. Trebuia traversat, traversat şi iarăşi traversat ; pentru ca prudenţii şi cupizii să n-apuce să-şi vină în fire ; pentru ca să nu se poată spune iarăşi :

„De vreme ce noi nu putem să-i lăsăm pe alţii."

Trebuiau puşi în faţa unui fapt împlinit. Prin curaj şi tenacitate, poporul Franţei să fie de partea Liniei.

În anul acela Mermoz s-a consacrat campaniei Atlanticului.

Din mai şi pînă în octombrie 1934 a zburat de trei ori pe bătrînul *Curcubeu* din Africa în America şi din America în Africa. La întoarcerea din ultima sa traversare, pe aeroportul Bourget, a primit, cu onoruri militare, însemnele de Comandor al Legiunii de Onoare. Avea treizeci şi doi de ani şi era timp de pace.

Cînd, după ce a ajuns prima oară în Brazilia, a vrut să decoleze de la Natal, terenul, a cărui crustă fusese muiată în mod invizibil de ploi şi roasă de termite, e cedat sub roţi. Collenot s-a apucat să-l are cu un plug. După ce pista a fost gata, Mermoz a dat peste un asemenea zid de nori şi o asemenea avalanşă de ploi şi cicloane încît a fost nevoit să abandoneze.

În aceeaşi dimineaţă în care, fără o zgîrietură, *Curcubeul* şi cele 13.000 de tone ale lui se lăsau pe aeroportul

de la Natal, la cîteva sute de kilometri mai la sud, un pilot încerca o avionetă pe terenul de la Bahía. A avut o secundă de neatenție, s-a izbit de vîrful unui palmier și a murit. Era Etienne, Etienne cel credincios. Ca să asigure liniștea tinerei sale soții renunțase la primejdiile curieratului și devenise comandant de aerodrom.

La a doua traversare, Mermoz l-a luat cu el pe Guillaumet. După lecția Anzilor, i-o dădea acum pe cea a Atlanticului.

La a treia, i-a trecut comenzile. Cu Collenot mereu alături.

Pe drum a făcut o recunoaștere a terenului de pe insula Noronha unde ocnașii brazilieni își zăngăneau lanțurile. Două sute dintre aceștia, mînați de vătaful lor, au fost puși să deznămolească avionul. *Curcubeul* a decolat printr-o foșgăială de broscoi monstruoși, mari cît un iepure.

A mai aterizat și la Praia, în arhipelagul Capului Verde, primit ca un zeu de regele negru al insulei. De aici, un nou traseu prin Villa-Cisneros și Port-Etienne.

La ce bun să povestesc despre tornadele prin care s-a strecurat, despre moartea pe care a tangentat-o, a sfidat-o, a biruit-o ? Chiar și epopeea devine, la un moment dat, monotonă. Mermoz a reușit s-o atingă.

De altfel, e timpul să-l cercetăm cu aviditate pe cel care, de la copilul din Mainbressy, adolescentul din Montparnasse, caporalul din Palmyra, anarhistul din Thionville, vagabondul parizian, pilotul de linie din Spania, Africa, America și Atlantic, a devenit pentru toți marele Mermoz. E timpul. *Crucea Sudului* ni-l va lua.

III
CRUCEA SUDULUI

Dacă gloria se măsoară după amplitudinea celebrității, atunci Jean Mermoz era omul cel mai ilustru din Franța. La fel, și dacă gloria e cîntărită cu balanța dragostei. Nimbul care-l înconjura strălucea deopotrivă în cătunele pierdute ca și pe marile bulevarde ale Parisului, în munți ca și la cîmpie, pe cheiurile micilor porturi ca și pe băncile colegiilor, în stabilimentele frivole și în așezămintele sacre. Nu exista bărbat, femeie, copil care să nu știe cine e Jean Mermoz. Bărbații îl admirau. Femeile visau la chipul său. Copiii vroiau să-i semene.

Jean Mermoz ! Existau și alți piloți cunoscuți mulțimii, simpatici, celebri. Numele lor era însă o simplă îmbinare de silabe, o ramă la marginile căreia vibrația se oprea. Numele lui Jean Mermoz nu-și pierdea rezonanța odată rostit. El răsuna în inimi aidoma unui zurgălău de sărbătoare, aidoma unui clopot dătător de viață.

Și nu numai în propria lui țară. În Brazilia, în Argentina, în Chile, Mermoz era mai mult decît ambasadorul acreditat al Franței. Trata cu șefii de guverne. Obținea ceea ce nimeni altul n-ar fi izbutit să obțină. La Roma era salutat ca un erou al Antichității. Șeicii nomazi din deșert vorbeau de marele șef înaripat cu părul de culoarea nisipului în amurg.

După ce a dispărut, Mermoz a fost singurul pilot din lume, în viață sau mort, al cărui nume a fost dat liniei pe care o slujise. N-a făcut-o un guvern, ci însuși poporul.

Cînd, din greșeală, s-a crezut că a fost regăsit, au fost oprite spectacolele din localurile publice pentru ca minunata veste să fie difuzată. Oameni care nu se cunoșteau s-au îmbrățișat. Pe străzi și în metrouri au izbucnit cîntece.

Cum a izbutit Mermoz să cîștige această reputație universală, această tandrețe fantastică, fără de seamăn ? M-am întrebat nu o dată cu uimire, deși cunoșteam răspunsul. Și tocmai pentru că îl cunosc și știu de asemeni din ce elemente se compune de obicei idolatria maselor, rămîn și astăzi oarecum sceptic. Mermoz n-a căutat niciodată să placă. Nu s-a gîndit la impactul asupra mulțimii. Gustul spectaculosului i-a fost necunoscut. Nu i-a reușit nici unul din acele tururi de forță scăpărătoare, sau norocoase, care îi orbesc pe oameni. Destinul l-a făcut să ocolească partea spectaculară a aviației, cea care, în sensul cel mai nobil dar și cel mai brutal, o înrudește cu luptele gladiatorilor, acea cursă contra morții pe care mulțimile o urmăresc, etapă cu etapă, fascinate, cu sufletul la gură.

N-a săvîrșit nici raiduri fulgurante, nici performanțe triumfale care blochează dintr-un foc atenția lumii pentru că-s ca la risică, cap sau pajură. Cele cîteva recorduri stabilite în trecere erau dintr-acelea care nu-i interesează decît pe specialiști.

S-ar putea crede că renumele i l-au impus presa și cinematografia care i-au difuzat în neștire trăsăturile și i-au reprodus adesea cuvintele. Dar vai ! cine cunoaște cît de cît cum funcționează aceste două vehicule ale gloriei știe că ele nu conduc opinia publică, ci o urmează. Cîți dintre piloți, fie și dintre cei mai celebri, nu i-au măgulit pe ziariști, n-au cerșit măcar un ecou, n-au bîntuit redacțiile, nu i-au pisat pe fotoreporteri ! Mermoz avea oroare de toate acestea. N-a folosit presa decît atunci cînd a socotit

că e necesar să se facă auzit. În rest, ziariștii trebuiau să se țină scai după el ca să obțină un interviu. Iar cînd ceda, o făcea fie din oboseală, fie din prietenie. Cinstit vorbind, îi detesta pe ziariști. Le reproșa că deformează, că amplifică lucruri pe care el le istorisea atît de simplu. Îl scoteau mai ales din fire titlurile de o șchioapă și formulările lor percutante.

— Fiecare meserie cu legile ei, îi spuneam. Asta, ca oricare alta.

— Perfect ! riposta el impetuos. Dar să n-o amestece cu a mea. E exact la antipod.

Nu, nici presa și nici obișnuitele unelte ale succesului nu l-au consacrat pe Mermoz. Faptul s-a produs de la sine. S-a produs prin infiltrare, contagiune, osmoză, prin zguduiri succesive ; șoc după șoc, picătură cu picătură, rază după rază, scînteie după scînteie.

„Mi-am cumpărat întotdeauna foarte scump norocul", a scris Mermoz.

Întreaga sa viață este o ilustrare a acestor magnifice cuvinte. Dar prețul cu care și-a plătit „norocul", tenacitatea sa de termită înaripată, incredibila sa îndărătnicie în a învinge, în a se depăși mereu, acumularea și stocarea reușitelor sale au constituit indestructibila soliditate a gloriei sale. S-a ridicat deasupra orizontului treptat, treptat. Dar fiecare din aceste trepte era forjată din bronz. Cînd semenii săi și-au săltat capetele, el era atît de sus încît au rămas uluiți. Și, în timp ce alți piloți care au cunoscut cele mai delirante aclamații, care timp de cîteva zile fascinaseră masele, se retrăgeau încetișor în penumbră, Mermoz a rămas mereu la zenit, la fel cu soarele de amiază pe care îl iubea atît.

Această strălucire, ca și frumusețea și splendoarea corpului său, atît de perfect acordate între ele, s-au nu-

mărat îndiscutabil printre elementele sale esențiale. Dar, așa cum am mai spus-o, el inspira și o imensă tandrețe. Cea mai populară, cea mai naivă, aceea a străzii și a atelierelor.

De ce îl îndrăgeau atîția oameni care nici măcar nu-l văzuseră ?

De ce o femeie de serviciu, cînd a aflat de moartea lui, mi-a spus plîngînd :

— Era atît de bun.

De ce, cînd mai trăia, un șofer de taxi m-a întrebat văzînd că țin în mînă un ziar cu portretul lui Mermoz :

— E adevărat că e atît de simplu ?

De ce într-o cîrciumioară din halele Parisului am auzit, cu prilejul unei discuții între hamali, strigînd pe unul din ei :

— De alții, nu garantez, dar lu' Mermoz, uite mă jur, i se rupe-n pai'spe și de lovele și de Legiuni de onoare !

— Bun, dacă-i vorba de Mermoz, sigur, au spus ceilalți.

Unde trebuie căutată sămînța acestei holde ? Spusele unui mecanic... Primirea făcută unui camarad de regiment întîlnit fără veste... Zîmbetul adresat unui băiat de prăvălie... Felul în care-și bea halba de bere rezemat de zincul tejghelei... Timiditatea de la recepții... Privirea atentă oprită asupra unui nevoiaș... Lucrurile acestea treceau din gură în gură. Ancorat în virtuțile sale adînci, Mermoz trăia pentru toți.

Cît despre actele care erau roadele acestui fel de a fi, chiar dacă poporul nu le cunoștea în amănunt, în schimb le ghicea și ele îl emoționau. Lumea n-avea de unde să știe că Mermoz refuza uriașele stipendii pe care i le ofereau constructorii de aparate, trusturile petrolifere, fabricanții de motoare numai ca el să facă parte din consiliile

lor de administrație. Și nici cum să afle răspunsul pe care l-a dat Mermoz unuia dintre cei mai mari industriași în domeniul aeronauticii care, oferindu-i 30 000 de franci pentru fiecare avion acceptat în numele companiei Air France și, interpretînd greșit tăcerea lui Mermoz, i-a promis 40 000.

— Dacă mai adaugi zece în plus, a tunat Mermoz, îți stîlcesc mutra !

Nu se știa nici că a refuzat să strîngă mîna unui fost pilot de la Palmyra pentru că, acesta din urmă, intimidat de gloria lui Mermoz, în loc să-l tutuiască, a socotit de cuviință să-i spună : „Domnule". Nici că, primind la treizeci și doi de ani însemnele de Comandor al Legiunii de Onoare, dar aflînd că Coursault e reținut într-unul din hangarele aeroportului Le Bourget de îndatoririle sale de subofițer de serviciu, a abandonat toate onorurile care i se făceau ca să dea o fugă să-și îmbrățișeze prietenul. Nici mirarea pe care o suscita în Argentina și Chile preferînd tovărășia mecanicilor reuniunilor mondene. Nici afecțiunea publică manifestată la Buenos Aires pictorului Laverdet, iluminat de talent, dar înțolit ca un vagabond. Nici fidelitatea față de bătrînele domnișoare de la *Marele Balcon*, între timp și mai bătrîne, de cîte ori trecea prin Toulouse. Nici gentilețea cu care, la ceremonii, a încercat întotdeauna să-și împingă echipajul pe primul plan. Nici că-i plăcea să adune copiii din cartier, să-i ducă la Salonul Aeronauticii și să le explice cu o răbdare și o pricepere admirabilă secretele mașinilor zburătoare și frumusețea zborului. Firește, toate acestea nu se puteau ști. Dar ele se simțeau la Mermoz și de aceea pretutindeni era iubit.

Cînd a venit la Roma împreună cu generalul Denain, nu și-a luat nici un costum de ceremonie. Șeful Statului, exprimîndu-și dorința să-l vadă, generalul i-a spus lui Mermoz :

— E cu neputință să veniți, n-aveți ținuta de rigoare.

Mermoz s-a înclinat.

Cînd șeful Statului italian a aflat de la ministrul francez al Aerului cauza acestei absențe, a spus destul de sec :

— Mermoz se poate duce oriunde și în haine de stradă.

A trimis după pilot și l-a tratat ca pe un prieten.

Cîțiva ani mai tîrziu, în Place Pigalle, niște tineri exaltați se înverșunaseră asupra unui automobil care, prin caroseria lui strălucitoare, li se năzărise că ar fi o insultă la adresa sărăciei lor. Un bărbat lat în umeri a despicat grupul.

— Ce-i faceți mașinii mele ? a întrebat el fără arțag. Ea a dat de lucru unor muncitori.

În jurul burghezului s-au iscat murmure furioase. Deodată, unul din tineri, izbutind să străbată cu privirea penumbra care-l învăluia pe necunoscut, i-a identificat chipul.

— Păi, ăsta-i Mermoz ! a exclamat el.

Mermoz...

Mermoz...

Numele s-a răspîndit ca o parolă.

— Ești cu adevărat Mermoz ? a întrebat într-un tîrziu cel care părea să fie conducătorul grupului.

— Fac și eu ce pot pentru asta, a răspuns, rîzînd, Mermoz.

— Lăsați-o baltă, a strigat flăcăul tovarășilor săi. Unul ca Mermoz are dreptul la o mașinuță frumoasă, ce ziceți ?

Și au pornit cu toții să bea un păhărel.

Datorită acestei străluciri care nu lăsa insensibil pe nimeni, care atingea toate straturile sociale, datorită forței generoase care emana din el, datorită curajului și purității sale, datorită chipului său luminos și a pieptului său bom-

bat aidoma unei platoșe, lumea s-a apucat să-i găsească diverse patronime. A fost botezat Guynemer al Păcii, Paladinul Aerului, Arhanghelul.

Toate acestea erau și adevărate și false.

Adevărate, ca expresie metaforică și superficială.

False, pentru că imagistica asta de bazar religios, vocabularul acesta emfatic și tradiționalist începeau să întemnițeze în convențional, în artificial, într-un muzeu al figurilor de ceară figura reală a lui Mermoz. El care era nu la marginea, ci dincolo și deasupra oricărei norme sociale, risca să fie transformat în efigie de stuc pentru operele de binefacere și cursurile de morală.

Or, exact în momentul în care adulatori neîndemînatici, altminteri bine intenționați, îi denatura imaginea așa cum am văzut, Mermoz era, mai mult ca oricînd, un bărbat. La rigoare, personajul său putea fi ferecat într-o unică ipostază, atunci cînd ducea poșta de la Casablanca la Dakar sau cînd deschidea liniile aeriene din America de Sud : aceea de pilot. Personalitatea sa se găsea circumscrisă în perimetrul acestei funcții, iar experiența sa nu depășea limitele unei meserii care-l izola de scurgerea obișnuită a zilelor omenești. La epoca aceea, comparațiile care făceau din el un oștean și un schimnic al cerului, un semizeu senin, triumfător și fericit, s-ar mai fi apropiat întrucîtva de realitate. Cînd ele i-au fost aplicate însă, Mermoz apucase să mai trăiască patru ani. Patru ani de dezvoltare în toate sensurile, de amplă și tragică îmbogățire.

Sigur, jumătate din viață și-o petrecuse pe drumuri. Cînd în Maroc, cînd în Algeria și, în opt reprize, pe coastele Atlanticului. Portul său mamă fusese însă Parisul. Aici avea un apartament. Aici își dusese viața conjugală. Aici frecventase ziariști, politicieni, industriași, artiști, comercianți, teoreticieni, oameni de lume. Din universul cel mai

simplu și mai pur, acela al terenurilor de aviație care jalonau îndepărtatele linii aeriene, viața lui s-a trezit transplantată în mediul cel mai complex, cel mai corupt și cel mai permeabil intrigilor și intereselor lipsite de grandoare. Cu prețul bucuriei și al păcii sale interioare, aici a avut parte de spectacolul snobismului, al lașității și al abjectei lupte ce se dă întruna în numele cupidității și al unor vane onoruri. L-au îngrozit falsitatea saloanelor, felonia potentaților zilei, dar mai ales, la majoritatea indivizilor, indiferența, atonia, lipsa oricărei pasiuni, mulțumirea cu o existență de rumegătoare.

E drept, în acest smîrc a surprins și cîteva scăpărări frumoase, cîteva glasuri triste și nobile. Chiar și aici puteau fi întîlnite, uneori, dezinteresarea, sacrificiul, prietenia, durerea sinceră. Chiar și la cei mai secătuiți sufletește, mai avizi, mai fricoși răzbătea pe neașteptate cîte o flacără autentic omenească. Lumea nu putea fi nici iubită, nici respinsă în bloc ; viața nu era nici senină, nici ușoară așa ca pe cîmpurile de unde-și luau avioanele zborul. Ea trebuia cercetată cu onestitate, înțeleasă, împotriva ei trebuie să te revolți ca s-o faci mai frumoasă, păstrînd însă pentru toți ce-i poartă jugul o indulgență și o milă infinite.

Chiar și cel mai puternic, chiar și cel mai curat are nevoie de așa ceva. Mermoz a aflat-o din propria-i experiență. Pe planul existenței intime, o lentă, sigură și fatală dezagregare îl separa de soție. Nici unul nu erau vinovați. Pur și simplu, se înșelase. Își luase dorințele drept realitate. Urmărise o refracție a eului său. Acestei aparențe fusese cît p-aci să-i aducă în jertfă zborul. Nu era însă singurul care să sufere de pe urma acestei erori al cărei contabil era. Iar cînd, uneori, descoperea că e insensibil la această suferință, că ea îl irită chiar, cîte remușcări, ce

gust de cenușă și cît dezgust de sine însuși ! La fel ca și existența, ființa omenească este și ea zbuciumată.

Ca să domolească, să rezolve, să ilumineze totul îi rămînea zborul. Și Mermoz zbura. Dar cel pe care avionul îl ducea cu sine, nu era un arhanghel, ci un om care trecuse prin întreaga prismă a curcubeului omenesc.

Cu o asemenea sensibilitate, o experiență ca aceasta nu se dobîndește fără tribut.

„Totul e sfîrșit. scria Mermoz la vremea aceea, totul e terminat. Și această impresie de agonie a tot ce a fost tinerețe și prospețime, dispărute pe veci."

Gloria se răspîndea în jurul lui Mermoz în cercuri din ce în ce mai largi. Bunurile materiale se revărsau asupra lui ca dintr-un corn al abundenței. Nicicînd n-a fost mai detașat de ele. Împărțea tot ce cîștiga și celor care meritau, și celor care n-o meritau. Pe măsură ce treceau lunile și cunoștințele despre alții și despre el se adînceau, se replia, se îndepărta de tot ceea ce renumele îi arunca la picioare. Melancolia sa nativă nu se mai resorbea, ca altădată, prin accese și crize. Ea a devenit un soi de tristețe luminoasă.

Datorită acestei tristeți s-a simțit deodată mai apropiat ca oricînd de bunici. Le-a admirat regulile stricte, rigiditatea monahală a concepțiilor. Ele îi schilodiseră copilăria. Dar copilăria și chiar prima tinerețe erau moarte ; în acest soi de ascetism, Mermoz recunoștea acum refugiul, salvarea. Își iubea mama mai mult decît orice pe lume. Semănau însă prea mult ca ea să-l poată ocroti împotriva lui însuși. Indulgența ei, caritatea, fantastica ei putere de înțelegere erau făcute să legene o durere, să panseze răni. Ele însă nu puteau da un schelet concepției despre viață și nici să creeze o indiscutabilă lege interioară.

Or, lui Mermoz îi trebuia o asemenea lege și încă una care să-l depășească. Nu o găsea nici în jurul său și nici în ființa sa. Și atunci, sensul miraculosului care se trezise în el pe platoul andin, care-l pătrunsese cînd survolase pentru prima oară Oceanul, s-a impus inimii sale. Modul în care semenii săi înțelegeau însă acest lucru era, pentru el, inacceptabil. S-a întors de la Roma revoltat de luxul teatral al Vaticanului.

„Divinitatea, spunea el, indiferent de religia care o slujește, n-are nevoie de tot acest circ ; ea înseamnă simplitate, libertate, bunătate, frumusețe și curaj. Înseamnă uitarea de sine, fericirea evadării, a sacrificiului, e o iubire fără fruntarii. E ceea ce simt cînd zbor."

În scurt timp, Mermoz avea să gîndească :

„În aviație, n-a rămas mare lucru de cucerit. Atlanticul de Sud e o chestiune de cîteva luni. Cel de Nord, de doi sau trei ani. Deplina siguranță va veni repede. Piloții vor fi niște șoferi de autobuz. Și dacă într-o zi voi deveni prea bătrîn chiar și pentru această meserie ?..."

Surîzînd cu blîndețe avea să continue :

„Ei bine, mă voi retrage la Mainbressy împreună cu Martinov și-mi voi sfîrși viața meditînd... Sau, așa cum am visat nu o dată, mă voi îmbarca împreună cu Chaussette pentru o insulă pustie... Ori, mă voi duce să-i îngrijesc pe leproși."

În acele momente, Mermoz se simțea înțelept, senin, eliberat de cele lumești.

Era și adevărat, era și fals.

Pentru că, în același timp, Mermoz dădea dovadă de o vitalitate prodigioasă. Înghițea omlete din cîte douăsprezece ouă și hălci întregi de carne. Vizitele medicale, din ce în ce mai severe, îl găseau cu plămînii, inima și mușchii la fel de elastici și de puternici ca atunci cînd și-a făcut pri-

mul examen la Istres. Femeile frumoase continuau să-i placă la fel de mult. Acest bărbat care slujea drept monitor spiritual pentru mulți dintre camarazii săi — dintre care unii au cerut, în testamentul lor, ca el să fie cel care va vorbi la înmormîntarea lor — se deda la șotii de licean. Se deghiza în tirolez, în vînător, în piele-roșie, își stropea prietenii cu apă, îi ungea cu smoală și rîdea ore în șir ca un copil.

Jucînd cu maică-sa cărți, trișa.

Nu exista bărbat sau femeie cărora Mermoz să nu le acorde încrederea sa din primul moment. Era de ajuns o singură trăsătură de caracter plăcută, manifestarea unei singure virtuți ca el să debordeze de entuziasm. Continua să confere altora propriile sale bogății.

Pentru că, în fiece zi, aducea prinos de recunoștință soartei care i-a îngăduit să fie pilot, pentru că îi deplîngea pe toți cei care nu puteau îndrăgi o meserie la fel de frumoasă ca a sa, își închipuia că, în contact cu văzduhul, oricine devine mai nobil. În America se spunea despre el că pînă și orbii și ologii devin, grație lui, pasionați ai aviației.

Îmi amintesc cu cîtă severitate îl judeca pe Paul Bringuier, neprevăzutul său tovarăș de drum din prima întoarcere a *Curcubeului,* care, o dată întors la Paris, și-a reluat viața haotică de pasăre de noapte.

— Nu mai are acest drept, spunea Mermoz, a avut onoarea să traverseze Atlanticul.

Cînd Mermoz învăța pe cineva să zboare (n-a avut decît de două ori timpul necesar), el îl învăța, în același timp, să devină mai bun. Am asistat la lecțiile pe care i le-a dat lui Jean Gérard Fleury : o mamă n-ar fi fost mai atentă ! Îi interzicea, deopotrivă, și plăcerile mesei și pe cele amoroase. Iar cînd prietenul nostru a obținut brevetul, Mermoz a fost chiar mai mîndru decît concurentul.

În schimb, cînd într-o zi Fleury n-a avut chef să pună la punct pe un oarecare, Mermoz s-a răstit la el :

— Cum poţi lăsa un imbecil să-ţi vorbească aşa *acum cînd eşti pilot ?*

Mermoz îşi păstrase şi harul iluziilor (în ciuda tuturor traumelor suferite, rezerva de care dispunea era inepuizabilă), dar şi pe acela de a suferi cînd le vedea spulberate. Cînd un ofiţer superior în care el vedea — nu se ştie prea bine de ce — un soi de sfînt, desprins de cele lumeşti, a acceptat, în momentul pensionării, un post de administrator într-o mare societate, treabă perfect omenească, l-am văzut pe Mermoz mai livid şi mai răvăşit decît dacă i s-ar fi întîmplat lui o mare nenorocire. Sensibilitatea sa era aceea a unui jupuit de viu, credinţa sa în viaţă — aceea a unui adolescent uluit cînd descoperă lumea. Acuitatea lui era într-atît de mare încît, dacă la întîlnirile noastre mă simţeam întotdeauna protejat de forţa lui morală, de majestatea sa interioară, nu-i discutam niciodată entuziasmele de teamă să nu văd încă odată expresia aceea naivă de orfan deznădăjduit care-i umplea privirea la fiece îndoială.

Cînd Mermoz s-a îndrăgostit din nou de o fată din America, pasiunea i-a fost atît de puternică încît între două traversări ale Oceanului, făcea două zile de zbor ca s-o vadă o dimineaţă.

Mi-l amintesc adesea pe Mermoz cocoţat pe o stîncă roşiatică de pe Coasta de Azur, gol, cu pletele-n vînt, ridicînd spre cerul incendiat de soare o osie uriaşă de maşină, pe care eu nu izbutisem s-o clintesc, coborînd-o, săltînd-o iarăşi, o dată, de două ori, de zece ori, într-o mişcare de neîntreruptă biruinţă. Şi îl aud strigînd :

„Viaţă lungă şi frumoasă pentru noi doi, bătrîne !“

Îmi amintesc și de o plimbare într-o avionetă de turism, la care m-a luat Mermoz. Am decolat de pe Orly ca să survolăm Ile-de-France. Era o zi de primăvară. Totul era ușor, aerul, cerul, norii, noi înșine. De cîteva ori Mermoz mi-a trecut comenzile, amuzîndu-se de greșelile mele. Luminozitatea care venea dinlăuntrul său îi făcea chipul și mai frumos. Nu i-am văzut niciodată un zîmbet atît de limpede, atît de transparent. Bărbatul acesta care totaliza opt mii de ore de zbor, care mînuise avioane gigantice, se bucura nespus sucind și învîrtind această jucărioară. În momentul în care se afla în aer, orice mijloc de evadare i se părea la fel de bun. Am înțeles, asistînd la spectacolul acestei beatitudini, că aceasta reprezenta totul pentru el. Nu-i era nici măcar foame cînd zbura. La traversarea Atlanticului, neostoita sa poftă de mîncare se mulțumea cu o singură banană. Cînd, zburînd 57 de ore în șir, a stabilit recordul de distanță în circuit închis, i-au fost de ajuns cîteva îmbucături.

Sub noi, albăstriul rîurilor și unduirea cîmpiilor.

— N-aș vrea să cobor niciodată, mi-a spus pe neașteptate Mermoz.

Apoi, s-a lansat în picaj și a aterizat pe un imaș mărginit de o lizieră de pădure. Voia să sperie o cireadă de vaci. A decolat în șandelă, razant cu arborii.

Odată reveniți la Orly, i-am spus că să-l înțep :

— Afirmai întotdeauna că în aviație n-ai voie să riști inutil. Dar șandela ta de adineaori ? Dacă ne lăsa motorul ?

Mermoz a avut un zîmbet de licean prins în ofsaid :

— Eram prea fericit că sînt cu un prieten.

Și, după o clipă de meditație, a continuat cu o exaltare gravă :

— Viața m-a copleșit dăruindu-mi meseria pe care o am și prietenia. Iubesc viața.

Şi de data aceasta, era şi adevărat, era şi fals.

Foarte adesea Mermoz se gîndea la moarte. Nu spunea prea multe, dar cînd o făcea glasul său căpăta inflexiuni mai grave şi mai calde ca de obicei.

O dată a fost nevoit să aterizeze pe un cîmp din sudul Franţei. Un fleac de pană pe care a putut-o repara singur. Un ţăran care făcea parte dintr-un grup de curioşi s-a apropiat prea mult de avion în timp ce motorul mergea, a lunecat şi a fost prins de elice. Au cules de pe jos o tocătură sîngerîndă. M-am văzut cu Mermoz în aceeaşi seară. Avea fălcile crispate şi ochii îi ardeau. Mi-am zis că accidentul îi răscolise mila.

— Nici pomeneală, mi-a spus el. Nefericitul murise. Nu mai era nimic de făcut. Dar conţinutul acestei carcase omeneşti n-are nimic frumos în el. Cu cît ne debarasăm de ea mai repede, cu atît mai bine.

Între noi s-a lăsat tăcerea. Apoi, Mermoz a adăugat :

— Însă n-aş vrea să mor decît în avion.

O nouă tăcere. Şi, din nou Mermoz :

— Chiar şi în mod stupid, ca bietul Etienne.

Ştiam că se ducea adesea la cimitirul din Pantin unde se odihneau, aduse din Bahía, rămăşiţele pămînteşti ale tovarăşului său din Siria, Thionville, din Africa şi America.

După cîtva timp petreceam o nouă seară cu Mermoz. Mi-a vorbit iarăşi despre moarte.

— Pe linia Casablanca—Dakar, mi-a spus el, am avut un camarad grozav, un pilot posedînd un curaj şi o siguranţă rar întîlnite. Se numea Ville. Împreună cu Rosès, a avut o primă pană la mauri şi, apărîndu-se, au împuşcat cîţiva. Mai tîrziu, am fost coechipieri. De cîte ori ne-am

salvat reciproc sub gloanțele briganzilor ! Apoi, a plecat în America. A muncit pe rupte. Brusc, s-a săturat. Zicea că nu vrea să moară prea devreme. De cîte ori îl întîlneam, mă sfătuia să-l imit, să renunț la zbor fiindcă, pînă la urmă, ne curățim cu toții. O vreme l-am cam pierdut din vedere. Acum trei zile m-a chemat. Se afla într-o clinică, pe moarte, cu un cancer al ficatului. Mi-a strigat cu ultimele forțe pe care le mai avea : „Jean, am cerut să vii ca să-ți spun : tu ai dreptate. Noi nu trebuie să murim într-un pat !"

Arhanghel glorios, neurastenic profund, mistic, resemnat, scăpărător păgîn, îndrăgostit de viață, înclinat spre moarte, copil și înțelept, toate acestea erau adevărate pentru Mermoz, dar deveneau false de îndată ce unul din elemente se găsea izolat de rest, pentru că ele se găseau contopite într-o fantastică unitate.

— Nu știu cum să vă explic, mi-a declarat într-o zi Coursault, dar exista marele Mermoz, Mermoz pur și simplu, și exista Jean. Erau diferiți și totuși aceiași, se îmbucau de minune.

O definiție mai bună nici că se poate. Forțele contradictorii, antagoniste care-i sfîșie și-i doboară pe cei mai mulți dintre oamenii la fel de bogați și de complecși ca Mermoz, se găseau, în cazul lui, perfect sudate de un excelent mortar sau, mai curînd, de un fel de lumină aidoma celeia care, la asfințitul soarelui, armonizează toate tonurile cerului, ale pămîntului și ale mării.

De aceea nu am găsit niciodată o fotografie de-a lui Mermoz — și există cîteva magnifice — care să mă mulțumească pe de-a-ntregul.

Nu pot păstra nici una prea mult timp în fața ochilor. În toate e incomplet. Chipul lui ar fi trebuit să exprime

mereu o pasiune nouă, iar în spatele său, ar fi trebuit să onduleze nisipurile, să freamăte pădurile virgine, să se înalțe piscuri de munți, să tălăzuiască oceanul.

Aceasta este imaginea lui Mermoz care rămîne după ce, timp de șase ani a trebuit să traverseze luminile fascinante și oglinzile tulburi ale Parisului, noroaiele și reflexele sale. A ieșit din această încercare neatins, fără un rid. Dar, zic eu, mai ușor i-a fost să biruie Anzii.

Dintre toate victoriile lui Mermoz, chipul acesta nealterat mi se pare a fi cea mai mare.

În decembrie 1935, Mermoz a cîștigat definitiv partida; Linia sa n-a fost închisă. Nu se mai punea problema diviziunii cu nemții. În sfîrșit, în fiece săptămînă un avion pornea de la Dakar ducînd spre Natal poșta Franței, și revenea de la Natal la Dakar cu poșta Americii. Grație lui Mermoz și prin Mermoz trăia ceea ce visase, în 1918, Latécoère, pentru care se ruinase Bouilloux-Laffont și care costase pînă acum peste cincizeci de vieți.

Desigur, această reușită nu era decît relativă. Nu exista nici un fel de coeziune a flotei aeriene a Atlanticului. În componența ei intrau și hidroavioane și avioane cu roți, de tipuri diferite și amestecate cum a dat dumnezeu. Glasul lui Mermoz, care cerea avioane rapide și puternice pentru traversarea Atlanticului pe timp de zi, n-a fost ascultat. I s-au opus interesele constructorilor și influențele care jucau prin ministere și pe culoarele companiei Air France. Au fost preferate aparatele mari, greoaie și teribil de costisitoare care se tîrau cîte 20 de ore pe deasupra. Atlanticului, numai și numai pentru că posedau flotoare. Într-un singur an s-au înregistrat două dezastre ; în ambele cazuri a fost vorba de hidroavioane.

Între timp, deși *Curcubeul* salvase Linia, lui Couzinet nu i-a fost comandat nici un alt exemplar și omul s-a ruinat *.

Istoria ne va spune într-o zi de ce, după ce a cîștigat războiul din 1914—1918, Franța a abdicat, cu precădere după 1930, de la demnitatea sa, de la puterea sa, de la curaj și n-a mai fost decît josnicie, dezordine, prostie și lașitate. Cauzele se mai pot discuta ; faptele și rezultatele sînt însă de netăgăduit. Evident, ceea ce a fost lovit în primul rînd și în modul cel mai dureros a fost tocmai ceea ce era mai tînăr și mai sensibil în organismul național, ceea ce reclama cel mai mult elanul, vitalitatea, o adaptare continuă : aviația. Ne amintim de apostrofa plină de mînie și rușine lansată de Mermoz din America atunci cînd a descoperit primele simptome ale răului. Data din 1929. Cinci ani mai tîrziu, ravagiile erau cu adevărat teribile și se anunțau a fi mortale. M-am dus în America de Sud la zece ani după ce Mermoz debarcase pe pămîntul ei. Exceptîndu-i numele, nimic nu mai rămăsese din imensul prestigiu al Aeropoștalei. Persoanele politicoase vorbeau de aviația franceză cu compasiune. Adevărații prieteni ai Franței evitau să discute. Pentru mine era cumplit de dureros. Pentru Mermoz însă a fost, cu siguranță intolerabil.

Într-o noapte de octombrie am văzut sosind pe aeroportul de la Natal avionul care aducea curierul săptămînal din Franța. Cîteva siluete se conturau vag lîngă pista ce abia se întrezărea în imensitatea terenului. Steluțele roșii ale balizelor încingeau solul. În bezna din jur, hangarele pă-

---

* După cîtva timp, trimotorul care redresase prestigiul Franței a fost scos la licitație și cît pe-aci să fie achiziționat pentru transportul sardelelor de pe coasta bretonă la Paris. Couzinet a făcut datorii ca să-l poată răscumpăra. (N.A.)

reau uriașe cavouri, portale de catedrală. Cantiniera indiancă striga pe careva în graiul moale, înmuiat și melodios, parfumat de toate farmecele Braziliei.

Dinspre Atlantic ne-a parvenit un murmur puternic. Pe cer s-au iscat șase lumini ce se deplasau împreună. Avionul, imens, a aterizat. Cînd bubuitul motoarelor s-a stins, a fost de parcă s-ar fi înălțat o citadelă a tăcerii. Din ea au ieșit cinci oameni. Cei doi piloți, navigatorul, radiotelegrafistul și mecanicul. Altundeva decît aici, fețele lor ar fi trecut neobservate. Dar în acest moment, ele au purtat, preț de cîteva secunde, amprenta unei maiestăți adînci și simple. Picioarele încercau tăria pămîntului.

Păreau că-și scutură de pe trăsături norii și noaptea.

Elicele avionului care urma să mă ducă la Rio se învîrteau. Sacii poștali veniți din Franța erau cîntăriți sub un hangar. Vreo cincisprezece bucăți. Zăceau acolo, sub bolta puternic iluminată, murdari, zgrunțuroși, amăriți. Pentru ei să fi amerizat Mermoz într-una din zilele anului 1930 pe Rio Potingui ? Pentru ei să se fi desprins de pe laguna Bonfim după cincizeci și trei de tentative ? Pentru ei să fi venit și plecat de patru ori cu *Curcubeul* ? Pentru ei să fi construit această pistă ? Pentru ei să fi desperat, luptat, riscat să-și schilodească sufletul ?

La 11 noiembrie 1935, Mermoz îi scria de la Natal prietenului său Joméli, la Rio :

„Încă un moment greu pe care l-am trecut. M-a îndurerat în mod deosebit pierderea lui Clavère. După cum știi, nutream pentru el o mare prietenie. Joia viitoare îmi propuneam să asist la căsătoria lui... În fine, n-au suferit. Judecînd după cadavrul lui Le Douigou, șocul a fost teribil. Nu cred ca marea să mai restituie ceea ce a înhățat. Sigur, asta ni-e meseria, dar cînd mă întorc cu gîndul pînă-n urmă

cu doisprezece ani, și recapitulez numele tuturor celor dispăruți, nu mă pot opri să nu-mi înconvoi spinarea. Am de pe acum impresia că aș fi un supraviețuitor. Apoi însă, ridic repede de tot capul ca să privesc drept înainte și să-mi urmez drumul către destinul meu, către destinul nostru comun, acela pe care, în fundul sufletelor noastre, ni-l dorim cu toții. De data asta nu mă opresc la Rio. Plec chiar la noapte cu *Santos-Dumont*. Socot să fiu din nou la Natal în primele zile ale lui decembrie și cîteva luni la rînd să fac cursa Dakar—Natal. Mi-e lehamite de Paris. Vreau să regăsesc adevărul, adevărul meu."

Gourp, Erable, Lécrivain, Pranville, Négrin, Emler, Riguelle, Barbier, Hamm, Depecker, Clavère, Etienne...

Mermoz se gîndea adesea la ei. Ce piloți, ce camarazi, ce prieteni !

De la zborul inaugural al *Curcubeului*, traversaseră nu o dată împreună Atlanticul. Nu mai era o performanță. Dar într-o zi, Collenot a spus :

— Domnule Mermoz, am doi copii și n-aș vrea să fac traversări fără dumneavoastră.

Mermoz i-a făgăduit că așa va fi.

După cîteva luni însă l-a rugat pe Collenot să-l dezlege de cuvîntul dat. Linia cerea mecanici de elită pentru zbor. Noile hidroavioane puteau avea nevoie de știința lui Collenot. Absorbit de funcția sa de pilot-șef, Mermoz nu putea asigura curierul cu o suficientă regularitate pentru a justifica menținerea lui Collenot pe post de mecanic personal.

— Sigur, dacă aș insista, aș putea obține ce vrei, i-a spus Mermoz. Dar n-ar fi drept. Ar fi o pildă. Mă înțelegi, Collenot ?

— Înțeleg, domnule Mermoz, a răspuns Collenot, cavaler al Legiunii de Onoare, deținător a 3.000 de ore de zbor.

La 9 februarie 1936, Mermoz și Jean Gérard Fleury mergeau pe jos pe Champs-Elysées. Era o seară umedă și călduță. După obiceiul său Fleury vorbea mult și animat. Mermoz care, de regulă, aprecia vivacitatea prietenului, îl asculta absent. Cînd au ajuns în fața clădirii ziarului la care Fleury răspundea de rubrica aviatică, Mermoz l-a apucat de braț.

— Te însoțesc pînă la biroul tău, a spus el. Vreau să telefonez postului de radio Air France. Collenot traversează azi împreună cu Ponce și Barrière. Ar trebui să se apropie de Dakar, dar prefer să-i știu sosiți.

Fleury a cerut numărul și i-a trecut receptorul.

— Radio Air France ? Aici Mermoz. Care-i poziția lui *Ville-de-Buenos-Ayres* ?

O tăcere anormală l-a făcut pe Fleury să ridice capul. Fața lui Mermoz, împietrită, era de albeața cretei. Ca și cînd nu i-ar fi venit să creadă, i-a făcut semn lui Fleury să ia celălalt receptor. Fleury a auzit că, îndată după trecerea peste insula São Paulo, hidroavionul n-a mai emis nici un mesaj. În tot cursul zilei, posturile radio de coastă și vasele aflate în larg au lansat apeluri. Nici un răspuns.

Mermoz s-a lăsat să cadă într-un fotoliu. Mîinile i se crispaseră în jurul frunții. A rămas multă vreme așa, cu privirea inaccesibilă. Insula São Paulo... Ceaunul-cu-Negreală... Trîmbele negre de apă și avionul, mașină greoaie și înceată, obligată să zboare razant cu valurile...

Îl vedea și pe Collenot... Collenot care ceruse să traverseze doar cu el.... Collenot... Din gîtlejul lui Mermoz a scăpat un zgomot nedesluşit. Apoi a rostit cu o voce văduvită de orice expresie :

— La revedere, bătrîne, am nevoie să fiu singur.
Şi a dispărut.

Aşa cum am mai spus-o, întreaga viaţă a lui Mermoz a fost dominată de simboluri. Jocul lor magic continuă, dincolo de ea. În casa din Rocquigny, printre covoarele Palmyrei, mătăsurile Damascului, rogojinile maure, stofele marocane şi pielăria argentiniană am întîlnit, vara trecută, alături de mama lui Jean, o femeie timidă şi simplă, cu doi copii.

— Sînt micuţii Collenot şi mama lor, mi-a spus doamna Mermoz.

Iar cînd am rămas singuri, a adăugat :

— Aici, sînt la ei acasă.

Mermoz şi Serre au zburat la Dakar. Acolo au examinat îndeaproape cele două hidroavioane din seria cărora făcuse parte şi *Ville-de-Buenos-Ayres*. Fără să prevină pe nimeni, constructorul le adusese modificări periculoase. În ciuda rapoartelor încriminante ale pilotului-şef şi ale directorului materialelor, conducerea companiei s-a mulţumit doar cu suspendarea provizorie a acestor aparate.

După aceea, Mermoz şi-a reluat viaţa sa obişnuită. S-a achitat cu scrupulozitate de funcţiile sale administrative la Air France şi a continuat să zboare. Părea să fie acelaşi, ca şi înaintea dispariţiei lui Collenot. Poate mai tandru faţă de maică-sa şi mai atent cu prietenii.

Cine n-a simţit în acele momente mîna lui Mermoz aşezîndu-i-se pe umăr sau cuprinzîndu-i gîtul într-un moment de expansiune sau exaltare, n-are cum şti ce grad de frumuseţe, de intensitate şi de dăruire poate atinge tandreţea bărbătească. Sînt binefaceri pe care moartea nu le sleieşte.

În acea vară Mermoz a venit să se odihnească vreo cîteva zile pe coasta Mediteranei. Lucram pe atunci la

Saint-Tropez. Am cinat pe terasa restaurantului *Escale* din port. Apoi, o plimbare la voia întîmplării ne-a dus pașii de-a lungul țărmului, departe de orășel. Noapte întunecoasă și caldă, saturată de mireasma densă a pinilor. Cîntec de valuri sparte de țărm. O rază roșie a despicat golful. Mermoz a strigat cu un glas ce nu-i aparținea :

— Privește, farul de la Natal ! Farul de la Natal !

Două luni mai tîrziu, pentru prima oară în viață, Mermoz s-a instalat.

Alesese, în apropierea Cetății Universitare, un apartament la ultimul etaj, cu ferestrele dînd spre parcul Montsouris. Aer și lumină din belșug. Coroanele copacilor păreau că vor să dea buzna în camere. Mermoz era încîntat. Își adora biblioteca în curs de alcătuire, arătînd cu ingenuă mîndrie diversele sale achiziții. Smulgea fiecărei zile petrecute la Paris cîteva momente pentru a scotoci prin dughenele anticarilor. Mîngîia cu încîntare legăturile cărților. Ai fi zis că adolescen'ul din Avenue du Maine revenise în apartamentul cu plafoanele înalte din parcul Montsouris.

Aici l-am surprins jucîndu-se cu două fetițe pe care o prietenă i le adusese. O făcea atît de bine și cu o asemenea plăcere, încît convingerea mea s-a cristalizat pe loc : Mermoz visase adesea să aibe un copil.

Cînd am rostit cu glas tare ceea ce îmi trecuse prin minte, Mermoz mi-a răspuns gînditor :

— E singura mea dorință care mi-a mai rămas. N-am însă dreptul. Sînt incapabil să întemeiez un cămin. Iar o femeie, copiii, au nevoie de un cămin. Fiecare cu adevărul său, bătrîne.

La finele lui noiembrie, Mermoz urma să ducă peste Atlantic poșta aeriană. A amînat zborul pentru săptămîna urmă-

toare ca să-i poată întîlni la Rio, între două traversări, pe Couzinet şi Fleury care soseau în capitala braziliană cu Zeppelinul. Cei trei prieteni se bucurau dinainte de această întîlnire.

La 6 decembrie, Mermoz părăseşte aerodromul de la Francazals, cel care luase locul vechiului aeroport toulousan Montaudran. În cursul după-amiezii schimbă avionul la Casablanca şi continuă spre Dakar. Pe la două de dimineaţă e la aeroportul Ouakam. Guillaumet, care fusese afectat serviciului regulat transatlantic, îl aşteaptă pe pistă ca să-l transporte cu maşina pînă la bazinul de unde decola hidroavionul. Mermoz sare din aparatul Dewoitine care-l adusese pînă acolo ca simplu pasager şi se întinde dezmorţindu-şi muşchii leneviţi de somn.

— Am dormit ca-ntr-un pat, spune el vesel. Altă viaţă decît în Bréguet 14 !

E într-o excelentă dispoziţie. Străbătînd Dakarul adormit, se opresc la biroul companiei Air France. Aici, Mermoz întreabă :

— Cine vine ca pilot secund ?

— Lanata, i se răspunde.

Era un nou venit şi nu traversase încă niciodată Atlanticul.

— Prefer pe careva dintre cei vechi, zice Mermoz. Nu voi avea timp să testez hidroavionul la Natal înaintea întoarcerii. Plec imediat la Rio cu poşta. Am stabilit să mă întîlnesc acolo cu Couzinet şi Fleury.

Brusc îl năpădeşte rîsul său clocotitor de copil şi-i spune lui Guillaumet :

— Cred că o să primesc din mîinile preşedintelui Vargas şi cravata de comandor al ordinului *Cruzero do Sur*.

Apoi, întorcîndu-se impacientat spre funcţionarul agenţiei :

— Cui îi vine rîndul după Lanata ?

Omul consultă o listă :

— Pichodou.

— Perfect, spune Mermoz.

Pichodou traversase de treizeci și opt de ori Atlanticul.

— Dar Lanata va fi furios, observă funcționarul.

— O să ia taxiul următor, replică Mermoz. Hai să-l căutăm pe Pichodou.

L-au trezit pe Pichodou care dormea lîngă nevastă-sa. Vrerea destinului era să bată la ușa aceasta.

La ora 3 și jumătate, Guillaumet i-a condus pe cei doi piloți pînă la pontonul de care era amarat hidroavionul *Crucea Sudului*. Înainte de a urca, Mermoz l-a salutat vesel cu mîna pe Guillaumet. Acesta a ascultat cum uruie motoarele ambalate la punct fix, și a urmărit cum decolează aparatul.

Apoi s-a dus să se culce. Pe la orele 6 a fost trezit de zgomotul unui avion care se întorcea la bază. Era *Crucea Sudului*. Una din cele patru elice cu pas variabil funcționa prost la turație mare. Amerizînd, Mermoz s-a interesat dacă nu există un alt aparat gata de zbor.

— Ne-ar trebui cîteva ore ca să-l punem la punct, i s-a răspuns.

— Atunci plec cu *Crucea Sudului*, a decis Mermoz. Curierul a așteptat și așa prea mult.

Elicea a fost reparată la repezeală. Cu puțin înainte de ora 7, Mermoz decola din nou.

Pînă la orele 10,47' radiotelegrafistul Cruvelhier a transmis OK-uri. Mermoz pilota. Pichodou moțăia, căpitanul de cursă lungă Ezan fixa poziția pe hartă, iar mecanicul Lavidalie inspecta din cînd în cînd cele patru motoare. Un zbor obișnuit, cu ocupații obișnuite.

La ora 10,47' cînd *Crucea Sudului* se afla la circa 800 de kilometri de coastă, staţia radio de la Dakar a primit din partea hidroavionului acest început de mesaj :

„Decuplăm motorul spate dreapta..."

Emisiunea s-a oprit brusc.

După cîteva ceasuri, Guillaumet a decolat ca să caute *Crucea Sudului.* Alertate, navele s-au abătut de pe rutele lor ca să scotocească oceanul exact în aceeaşi zonă în care, cu şase ani în urmă, se scufundase *Contele de La Vaulx.* Nici atunci, nici mai tîrziu, nu s-a găsit nimic.

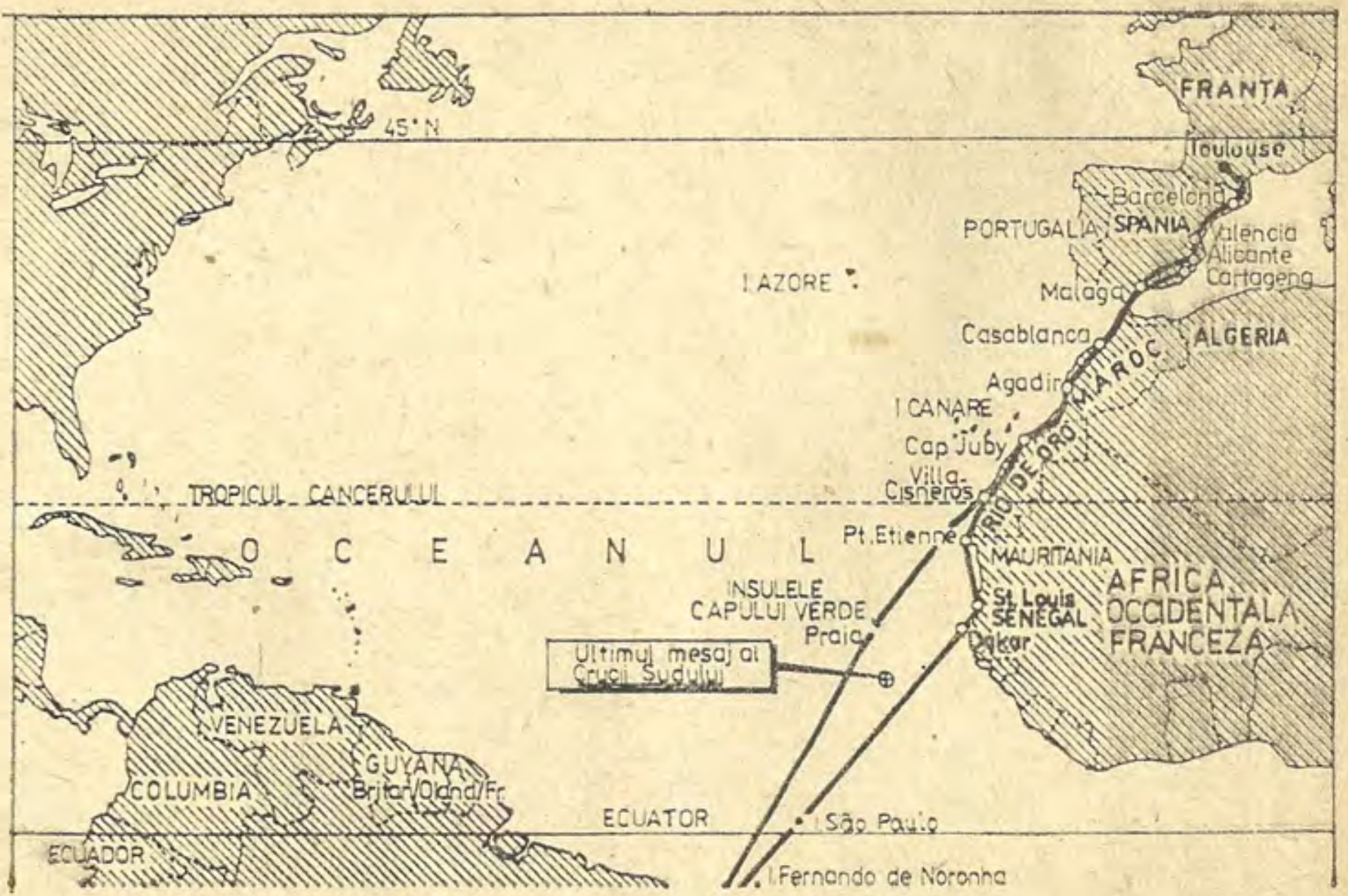
— Şi timpul şi marea erau atît de frumoase, mi-a spus Guillaumet.

Tehnicienii afirmă că, din pricina vibraţiilor, una din elice s-a desprins, a forfecat fuselajul şi *Crucea Sudului* s-a dus ca un bolovan în adîncuri. Există toate temeiurile să se presupunsă că Mermoz zbura la 200 de metri deasupra apei.

Cînd, printr-un atroce joc de cablograme, s-a crezut că Mermoz e regăsit, a fost, pentru cîteva ore, o bucurie naţională. În prezent, Mermoz are o statuie la Buenos Aires, un far la Natal, o stelă comemorativă la Dakar, o stradă la Paris. Linia Franţa-America de Sud îi poartă numele. În jurul său s-a ţesut o legendă. Curînd, copiii o vor învăţa.

Dar dacă, pierind la comenzile *Crucii Sudului,* Mermoz ar fi putut presimţi aceste supreme omagii ale unei epoci care nu mai ştie să aducă asemenea prinosuri, sînt sigur că n-ar fi văzut în ele simbria cuvenită pentru existenţa sa. Nu cred să fi apucat — într-atît de rapidă i-a fost căderea — să-şi aşeze pe chip masca de războinic despre care mi-au vorbit toţi cei care zburînd cu el, l-au văzut înfruntînd primejdia. Ceea ce cred însă cu toată puterea inimii e că, văzîndu-se murind aşa cum şi-a

dorit-o, după ce trăise așa cum a voit, liber de orice compromis, neîntinat de nici o murdărie, nefăcînd altceva decît să iubească, să lupte, să rîdă și să sufere și măsurînd într-o fracțiune de secundă traiectoria care-l dusese de la Mainbressy deasupra Atlanticului, Jean Mermoz și-a văzut consfințit adevărul. Adevărul de care nu putem fi siguri decît în pragul morții.



HARTA ZBORURILOR LUI MERMOZ *

* Toate datele şi denumirile geografice corespund împărţirii politico-administrative din perioada la care se referă autorul. (N. red.).

Jean, fără ajutorul tău n-aș fi fost în stare să duc această carte la bun sfîrșit. Cît timp ți-am mers pe urme, mi-au fost alături rîsul tău, tristețile, forța și elanurile tale. Eram aproape fericit. Îți mulțumesc că m-ai silit să învăț, cuvînt cu cuvînt, povestea ta și a cohortei tale înaripate. Nu cunosc o alta mai frumoasă.

În dimineața asta însă mori încă odată.

Mi-e din nou frică.

Să mă fi înșelat oare de multe ori ? Să te fi trădat ? Mi-a fost oare îngăduit să spun tot ce am spus ?

De ce nu-ți poți așeza mîna pe umărul meu ? ar fi de ajuns ca să-mi redea siguranța.

Urma să-ți istorisim viața împreună. Rămas singur, am folosit în această povestire tot ce am putut învăța dintr-o meserie care, de la an la an, mă aduce, mai mult și mai mult, la disperare. Nimic nu reușește să reproducă vibrația luxuriantă a vieții. Am pus în scrisul meu toată cinstea de care sînt capabil. Și toată dragostea ce ți-o port.

Dar vai, mai mult nu mi-a stat în putere.

Paris, duminică 13 martie 1939.

Lista lor, a celor care au vrut să se desprindă de pămînt, să cunoască beția neasemuită a zborului, să dea orizontului alte dimensiuni e lungă, aproape nesfîrșită. Icar, temerarul fiu al lui Dedal cel iscusit dar prudent, a intrat în legendă și astăzi o mare incredibil de albastră îi poartă numele. Povața tatălui suna așa :

Icare-i zicea el, în zboru-ți
Drumul de mijloc să-l ții, e sfatul ce-ți dau.
Dacă-n cale prea jos cobori, îți va fi îngreuiată de apă aripa,
Iar de urca-vei prea sus, ți s-ar arde de focul din soare.
Zboară între aceste două și ascultă porunca-mi. ⋆

Orgoliul, nobilul orgoliu a fost însă mai puternic decît glasul cumințeniei și primul zburător al omenirii a plătit cu viața cutezătoarea sa tentativă.

Aveau să-i urmeze mulți.

Simon Magul, mort cu aripile frînte în anul 61 e.n., arabul Abdul Kassim, aceeași soartă în 880, călugărul benedictin Giovani Battista Dante, în 1420, țăranul rus Nikita (care, spre deosebire de predecesorii săi, a izbutit chiar să planeze), decapitat apoi din porunca țarului Ivan cel Groaznic pentru că „omul nu este pasăre și nu are aripi, și dacă și le face e potrivnic firii... iar de s-a unit

⋆ Publius Ovidius Naso, „*Metamorfoze*“ în românește de Maria Valeria Petrescu.

cu duhul rău să fie descăpățînat și diavoleasca născocire, arsă." Și lista continuă, continuă la nesfîrșit...

Sub lespedea legendei își doarme somnul de veci Manole al nostru, răpus de vanitatea stăpînitorilor ; solitar se înalță, purtîndu-și în creștet vulturul, obeliscul lui Aurel Vlaicu ; cimitirele lumii sînt pline de morminte cu o elice înfiptă în pămînt în chip de stelă funerară.

De la obscuri, de la anonimi la celebrități, cu toții au visat, au vrut, au pătimit pentru același lucru : să zboare.

Numele lor uneori îl cunoaștem, alteori l-am uitat, sau poate nici nu l-am știut vreodată, dar acești nebuni sublimi, acești temerari cavaleri ai unei alte Mese Rotunde porniți nu ca să-și însușească, ci ca să dăruiască neștiuților lor semeni potirul fermecat al Graalului, au sfîșiat pentru noi, contemporanii sau urmașii lor, zăbranicele ignoranței, au dilatat sfera cunoașterii, au jalonat dificilul drum al progresului cu gîndul lor înflăcărat, cu arzătorul lor suflu epic, cu sîngele lor niciodată drămuit.

În Panteonul universal ce poate se va înălța totuși vreodată întru memoria și gloria nepieritoare a tuturor celor care au vrut să împlinească dacă nu cea mai veche, dar în ori ce caz cea mai nobilă năzuință a omului, ZBORUL, numele românești vor străluci cu litere de aur ca unii ce am adus din plin prinosul nostru de inteligență și jertfe la împlinirea marelui vis.

Să nu uităm că românul Traian Vuia a fost *primul om din lume* care s-a desprins de pămînt cu un aparat mai greu decît aerul, desprinderea făcîndu-se cu *mijloace proprii* și nu prin cele auxiliare, ca de pildă, în cazul fraților Wright. E cu neputință ca prin această modestă „postfață" să reparăm o monumentală nedreptate — și nici nu ne-o propunem — dar restabilirea dreptului la o prioritate absolută se impune. La 18 martie 1906, pe cîmpul de la Mon-

tesson, lîngă Paris, aparatul *Vuia Nr. 1*, pilotat de con-, structor, s-a înălţat de la sol cu aproximativ 1 metru, a parcurs în zbor distanţa de 12 metri şi a aterizat nevătămat. La 24 iunie, acelaşi an, la Issy-les-Moulineux, Vuia zboară din nou. La 12 şi apoi 19 august, aparatul compatriotului nostru parcurge în zbor 24—25 metri. Şi totuşi, meritul oficial de a fi primul om care a zburat cu un aparat mai greu decît aerul, cu decolare autonomă, i-a revenit brazilianului Santos-Dumont. Dar tentativa acestuia a avut loc abia la 13 septembrie 1906, iar aparatul lui a efectuat un salt doar de 7 metri, la o înălţime de 0,7, m. şi s-a avariat la contactul cu solul. Explicaţii au existat, plauzibile sau aberante, dar cuvenita corectare publică nu s-a produs încă.

De Vlaicu, de „maistorașul Aurel", știm cu toții. În anul 1912, la Aspern-Viena, în fața a peste 20.000 de spectatori, modestul pilot român, tot el și constructor, veșnic înglodat în datorii, concurează alături de celebrități mondiale ca Roland Garros, Moineau, Michel Molla și alții veniți din opt țări ale lumii ; concurează și se plasează primul la aruncarea unei greutăți la țintă, primul la proba de viraj și al doilea, la o diferență de numai 2 cm., la proba de aterizare la punct fix.

În anul 1909 ia ființă la Chitila prima școală de zbor din România și, totodată, una din primele din lume. Se naște astfel aviația română, o aviație care, de atunci și pînă acum, a purtat pe aripi, cu indefectibilă cinste, culorile Patriei.

Numele așilor ei le întîlnim pe plăcuțele străzilor, le citim dăltuite în piatra monumentelor, le vedem înscrise pe lespezile comemorative. Poate nu toate, poate nu atît de des precum ar merita. Mircea Zorileanu, Ștefan Proto-

popescu, Andrei Popovici, Alexandru Pașcanu, Gheorghe Caranda, Gheorghe Negel sînt nume de pionieri.

Primul război mondial a făcut din avion, pînă atunci o fascinantă jucărie, insolită și inofensivă, o teribilă armă de luptă. Pe cerul Franței, Nieuporturi cu cocardă tricoloră și Fokkeruri cu cruce neagră pe fuselaj se înfruntau într-un cumplit carusel al morții. Numele francezului Georges Guynemer — 54 de victorii — și al germanului Manfred von Richthofen — 80 de victorii — intrau în legendă. Deasupra cîmpurilor de bătălie de la Mărășești, Nămoloasa, Oituz piloții români continuau tradițiile glorioase ale acestui neam. Comentînd cauzele înfrîngerii de la Mărășești, comandantul Armatei I-a austro-ungare arăta că una din ele a fost „admirabila cooperare între infanteria, artileria și aviația română. „Iar generalul Eremia Grigorescu, comandantul frontului din Moldova, își încheia Ordinul de zi nr. 96 din 12 august 1917, ordin prin care releva strălucitele fapte de arme ale Grupului 2 Aeronautic, cu următoarele cuvinte : „Prin mine, întreaga țară vă este recunoscătoare." În acele zile, cînd însăși existența noastră ca stat liber și independent era pusă în cumpăna istoriei, nume ca Egon Nasta, Vasile Craiu, Marin Popescu, Gheorghe Stîlpeanu — și n-am citat decît cîteva dintr-o glorioasă pletoră — cavaleri ai Ordinului „Mihai Viteazul", au devenit sinonime ale curajului, abnegației, spiritului de sacrificiu.

Odată stins bubuitul tunurilor, aviația s-a adaptat, rapid și firesc, noilor condiții de pace, dezvoltarea ei amorsînd o uluitoare linie ascendentă. Au apărut companii aeriene pentru transportul mărfurilor și al călătorilor, anul 1919, deci primul an de pace, consemnînd și primele zboruri civile regulate : Berlin—Leipzig—Weimar ; Paris—Lille—Toulouse—Barcelona—Casablanca ; Manchester—Southport—Blackpool. Evident, și de data aceasta,

românii au fost prezenți. La 23 iulie 1919, în cadrul Conferinței de pace de la Paris, Nicolae Titulescu arăta că aviația poate și trebuie să aducă o importantă contribuție la întărirea legăturilor dintre state și la asigurarea unei păci trainice ; totodată, diplomatul român propunea înființarea unor companii internaționale de transport aerian și oferea în acest scop contribuția statului român. La mai puțin de trei luni de la această propunere, mai exact la 13 octombrie 1919, s-a încheiat „Convenția pentru reglementarea navigației aeriene" la care au aderat 26 de state, România numărîndu-se printre țările fondatoare. După alte cîteva luni ia ființă Compania Franco—Română de Navigație Aeriană. Ruta ei, Paris—Strasbourg—Praga—Viena—Budapesta—Belgrad—București—Istanbul, reprezenta prima trăsură de unire între vestul Europei și țărmurile Asiei Mici.

În anul 1926 se deschide oficial traficul aerian intern, pe două rute ; București—Galați—Chișinău și București—Galați—Iași—Cernăuți. Doi ani mai tîrziu, acestor linii li se adaugă alte două : București—Cluj și București—Constanța. Iar în anul 1930 ia ființă și prima companie de transport aerian cu denumirea *Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat* (L.A.R.E.S.). Anii următori aduc la noi în țară o dezvoltare impetuoasă a aviației civile. Apar noi aeroporturi cu infrastructuri moderne, se balizează terenurile pentru zboruri de noapte, traficul aerian se întețește și, pentru prima oară în cursele de călători, alături de mărci reputate ca Potez, De Havilland, Junkers, e folosit și un aparat de construcție integral românească, *I.C.A.R.-comercial*. Liniilor interne, acum 8 la număr, li se adaugă 4 linii externe : București—Cernăuți—Lvov—Varșovia—Gdynia : București—Cluj—Užgorod—Pieštany—Praga ; București—Belgrad—Zagreb—Veneția—Milano și, în sfîr-

șit, București—Sofia—Salonic—Atena—Rodos—Tel-Aviv. Numele unor piloți de linie ca Anton Ștefănescu, Ion Dodani, Max Manolescu, Ion Dincă, Mihai Focșeneanu, Milan Giosan, Emil Negoiță, Stelian Tudose ș.a. au devenit pentru pasageri sinonimul securității și reușitei zborului.

Declanșarea, în septembrie 1939, a celui de al doilea război mondial a determinat scurtarea sau întreruperea unor curse externe. În luna octombrie a aceluiași an, revista „România aeriană" scria: „Marea flotă aeriană L.A.R.E.S. intră mîndră în hangarele de iernare, întactă după ce a străbătut, de la începuturile exploatării, peste 3 milioane de kilometri, fără incidente și fără *nici un accident*." (sublinierea noastră). Tot în această perioadă, din inițiativa temerarei aviatoare Marina Știrbei, ia ființă ceea ce, puțin mai tîrziu, avea să se numească „Escadrila Albă" și să reprezinte embrionul aviației noastre sanitare.

Firește, nu intră în intenția autorului acestor rînduri să facă un istoric al aviației românești. Perioada acestei succinte treceri în revistă este, oarecum, și perioada debuturilor, iar apoi a gloriei lui Jean Mermoz. N-am vrea s-o încheiem înainte de a pomeni numele și evoca faptele unui alt contemporan român al virtuozului pilot francez, nume din păcate prea puțin cunoscut nu numai peste hotare, dar chiar și la noi în țară.

Printre numeroșii, foarte numeroșii zburători români care s-au ilustrat prin fantasticul lor curaj și neasemuita lor măiestrie în arta pilotajului — am cita în acest sens doar celebra formație „Dracii Roșii" (M. Pantazi, Petre Ivanovici, Max Manolescu) care au repurtat succese excepționale în țară și în străinătate — nu poate fi omis, zicem ,în nici un caz, căpitanul-aviator Gheorghe Bănciulescu.

În ziua de 12 septembrie 1926, în cadrul unei tentative de zbor fără escală Paris—București, avionul Potez-25, pilotat de Bănciulescu, percutează din pricina ceții un munte din Cehoslovacia. Accidentul se soldează cu moartea mecanicului Ion Stoica și cu fracturarea picioarelor pilotului. Amputarea nu poate fi evitată. Teoretic, Gheorghe Bănciulescu devine un infirm irecuperabil, condamnat să-și ducă zilele într-un cărucior de invalid. Dar numai teoretic. Pentru că, dînd dovadă de o tenacitate ieșită din comun, cu proteze la ambele picioare — și să ne gîndim la nivelul tehnic al ortopediei din acea vreme — Bănciulescu reia antrenamentele. În 1928 zboară din nou. Este primul pilot din lume, înaintea englezului Bader, înaintea sovieticului Maresiev, care pilotează manevrînd palonierele cu proteza. Și să ne mai gîndim că la acea epocă pilotajul era încă o trîntă, un corp-la-corp cu aerul, cu condițiile meteorologice, cu fragilitatea aparatelor !

Din acest moment, palmaresul său devine de-a dreptul prodigios. În 1933, avansat între timp locotenent-comandor, realizează un circuit aerian de 9 zile, pe un avion de construcție românească, S.E.T.-41, pe ruta București—Barcelona—Madrid—Paris—Londra—Paris—Praga—Viena—Belgrad—București. Urmează, tot în 1933, un alt raid : Damasc—Rayak—Adna—București. Apoi, în mai 1934, tot pe un S.E.T.-41, străbate un traseu fabulos : București—Sofia—Istanbul—Alep—Gaza—Cairo—Alexandria—Bengazi — Tripoli — Tunis — Palermo — Roma — Zagreb — Belgrad — București. Aproape imediat, pe un I.A.R.-23, urmează zborul direct București—Varșovia—București. 2.400 de kilometri. Enorm pentru acea vreme.

În 1935, Federația aeronautică internațională solicită autorităților românești să permită locotenent-comandorului Gheorghe Bănciulescu să prospecteze și să verifice con-

diţiile de zbor pe cîteva rute aeriene din Asia Mică şi Africa, rute pînă atunci neexplorate de nimeni. Era nevoie de această prospecţie în vederea stabilirii unor trasee optime pentru companiile franceze de transport. *Ipso facto*, această cerere reprezenta o recunoaştere internaţională a calităţilor excepţionale ale pilotului român căci nu de aviatori duceau lipsă francezii. Însoţit de George Bibescu, un alt temerar zburător, şi de mecanicul francez Louis Agnus, decolează la 18 martie 1935 de pe aeroportul de la Cairo. E un adevărat maraton aerian de 13.000 de kilometri parcurşi în numai 72 ore de zbor. La înapoiere, o boală tropicală contractată pe drum îl doboară. Moare la 12 aprilie 1935 într-un spital din Cairo.

A fost contemporanul lui Jean Mermoz. În trecerea în nefiinţă, l-a devansat cu un an şi 239 de zile.

„Am pus în scrisul meu toată cinstea de care sînt capabil. Şi toată dragostea ce ţi-o port.

Dar vai, mai mult nu-mi stă în putere."

Epitaf aşternut de o mînă de prieten pe această stelă funerară care este o carte, o carte ce adună în paginile ei tot clocotul, tot zbuciumul, toate înălţările şi prăbuşirile unei vieţi. A vieţii unui BĂRBAT.

Iar Joseph Kessel a ştiut ce este aceea bărbăţia. A deprins-o în 1916, pe cerul Franţei, în sacadele răguşite ale mitralierelor inamice, avînd drept unică pavăză pînza subţire şi ceruită a carlingei. I-a deslușit slova aspră în urletele simunului saharian, în mugetele apocaliptice ale taifunurilor din Pacific, în strigătele războinicilor danakili, ale dervişilor dopaţi cu heroină, ale fanaticilor mau-mau, peste tot unde l-a purtat meseria lui de reporter de şoc. Şi s-a reconfruntat cu ea în anii celui de al doilea război

mondial cînd a îmbrăcat uniforma de ofiţer-aviator al Forţelor Franceze Libere ca să efectueze pentru R.A.F. misiuni speciale în Franţa ocupată.

Romancier prolific, cu peste treizeci de lucrări, Kessel a imprimat tuturor personajelor sale amprenta propriului temperament ; pasionale, violente, ireductibile, generoase, leale, aceste personaje umplu paginile numeroaselor sale cărţi cu tumultul unor existenţe ieşite din comun. Identici între ei, indiferent de latitudinea geografică, de poziţia lor socială, de rasă sau confesiune, eroii lui Kessel caută şi trăiesc plenar aventura, îşi sug anteic vlaga din ea, au frenezia existenţei tensionate la maximum.

Eroul acestei cărţi nu mai este însă o ficţiune, o plămădeală romanescă, proiecţia pe un ecran pînă atunci virgin a unor trăsături, particularităţi, gesturi şi situaţii.

Jean Mermoz a fost o realitate.

Kessel l-a cunoscut şi l-a iubit aşa cum pot iubi numai bărbaţii mari atunci cînd îşi descoperă alter-ego-ul, cînd îi înfrăţeşte aceeaşi sete de infinit, aceeaşi voluptate a riscului, aceeaşi căutare a perfecţiunii, aceeaşi orgolioasă nevoie de a nega imposibilul.

Iar cînd Mermoz, împlinindu-şi destinul, a dispărut undeva în largul Atlanticului de Sud, pe care în sfîrşit îl biruise, într-un punct imposibil de localizat pe vreo hartă, înghiţit de un mormînt peste care nu se va putea apleca niciodată o mamă, nu se va putea depune niciodată o floare, din suferinţa şi durerea prietenului s-a născut o carte : ACEASTA.

PAVEL POPESCU

CUPRINS

CARTEA A TREIA
Cuceritorul Americilor

I. Funcţionarul 3
II. Zi şi noapte 26
III. La 27 de ani... 41
IV. Platoul celor trei condori 69
V. Capcana cea mare 91

CARTEA A PATRA
Chemarea Atlanticului

I. *Contele de La Vaulx* 97
II. *Curcubeul* 130
III. *Crucea Sudului* 168

Postfaţă 197

Redactor : MANUELA CORAVU
Tehnoredactor : VALERIA PETROVICI

Bun de tipar : 3.06.1985.
Apărut 1985. Coli de tipar 6,5.

Comanda nr. 50 270
Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii"
Piața Scînteii nr. 1, București,
Republica Socialistă România